Cena egz. 25 zł.

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 2 | WARSZAWA GDYNIA | luty 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



Przy reflektorze na okręcie wojennym R. P

fot. W.A.F. Uklejewski

TREŚĆ NUMERU 2:

Treść poprzedniego (1/1948) numeru „Młodzieży Morskiej“:

Morze czeka nas! — W marynarskiej świetlicy. — Reportaż: wśród ryb i rybaków. — Państwowa Szkoła Morska. — Mikrofon w służbie morza. — Chwila w porcie (reminiscencje). — Historia wypraw polarnych od XVI w. do „Czeluskina". — Modelarstwo. — Fotoreportaż: Spotkanie w stoczni. — Kronika Ligi Morskiej. — Ciekawostki, szachy, sport.

NASZYM CZYTELNIKOM PRZYPOMINAMY

ŻE CENA PRENUMERATY „MŁODZIEŻY MORSKIEJ“ WYNOSI:

ROCZNIE: ZŁ. 250.— **PÓŁROCZNIE: zł. 130.—** **KWARTALNIE: zł. 70.—**

Zamówienia prosimy kierować pod adresem: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55, przy równoczesnym wpłaceniu należności na Konto PKO, Warszawa I-8000.

Korespondencję w sprawach administracyjnych (prenumerata, reklamacje, etc.) należy kierować pod powyższym adresem.

W sprawie otrzymania zaległych numerów „Młodzieży Morskiej" z ubiegłych lat, należy pisać p/a Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10.

Korespondencję redakcyjną prosimy na razie kierować pod adresem: Redakcja „Młodzieży Morskiej“, Oddział na Wybrzeżu, Gdynia, Św. Piotra 12.

MŁODZIEŻ MORSKA

Warszawa — Gdynia

LUTY 1948 r.

Nr. 2. Rok IV.

Święto Armii Radzieckiej

Zwycięska bitwa stoczona z Niemcami 23 lutego 1918 r. pod Pskowem i Narwą, otworzyła chlubną kartę dziejów Armii Radzieckiej. Data ta weszła do historii Związku Radzieckiego, jako data powstania Armii, stając się dniem jej święta. Armia Radziecka jest najsilniejszą i najmłodszą armią świata, nie opiera się ona na tradycjach zaborczej armii rosyjskiej, będącej na przestrzeni wielu wieków sprawnym batem w ręku cara, zastraszającym nie tylko własny naród, ale i wszystkie ludy Europy. Młoda Armia Radziecka zrodzona w ogniu walk o wolność i równość narodów i ludzi, w ciężkich i krwawych, lecz zwycięskich bojach, wykuwała sobie nową odrębną tradycję — tradycję walki o sprawiedliwość społeczną. Twórcami jej byli przywódcy ludu Lenin i Stalin — bojownicy idei socjalistycznej i jej realizatorzy.

Zahartowana w ogniu Rewolucji Październikowej Armia Radziecka, mimo poważnych braków w wyszkoleniu i uzbrojeniu, dzięki świadomości, odwadze i poświęceniu żołnierzy, rozprawiła się z wszystkimi wrogami powstającej Republiki Rad, wyrzucając wojska interwencyjne ze swych granic i gromiąc doszczętnie w wojnie domowej oddziały białej gwardii.

W okresie pokoju Armia Radziecka podniosła wybitnie stopień wyszkolenia i została zaopatrzona w najnowocześniejszą broń, by móc w każdej chwili stanąć do obrony granic Związku. Niebezpieczeństwo wojny, grożącej zwłaszcza od strony Niemiec, zmuszało Armię ZSRR do nieustannej czujności i przygotowania się na odparcie każdej próby agresji. Dzięki temu, że kariera wojskowa została udostępniona wszystkim obywatelom bez względu na pochodzenie i narodowość, korpus ofi-



Szturm Reichstagu w Berlinie przez wojska radzieckie fot. S. I. B.

cerski armii gromadził jednostki najbardziej zdolne i wartościowe pod względem ideologicznym. Młodzi oficerowie, opierając się na doświadczeniach i wskazaniach wojennych wodzów Rewolucji tej miary co Stalin Frunze, i Woroszyłow, nowymi metodami wychowawczymi szkolili żołnierzy radzieckich. Wychowawcza metoda dowodzenia połączona z dyscypliną i uświadomieniem politycznym żołnierzy, uczyniły Armię Radziecką najpotężniejszą armią świata, jak to wykazała najdobitniej ostatnia wojna światowa.

Zbójecki najazd niemiecki na ZSRR w roku 1941 został przez Armię Radziecką, mimo zaskoczenia powstrzymany, a następnie odparty. Pancerne wojska Hitlera, po zdobyciu całej nieomal Europy, napotkały po raz pierwszy na zdecydowany opór. Tryumfalny pochód niemieckich hord został powstrzymany przez Armię Radziecką i zamieniony na sromotną ucieczkę. Ten dziejowy sukces młodej armii został co prawda okupiony wielką daniną krwi narodu radzieckiego, ale uratował od zagłady ludzkość, i cywilizację. Nowa, własna strategia młodej Armii ZSRR, wypracowana przez Naczelnego Wodza Stalina, w oparciu o zasadę materialistycznego i dialektycznego pojmowania dziejów, okazała się bardziej skuteczną, niż wychwalana i stosowana przez Niemców strategia wojenna w wydaniu Clausewitza, z poprawkami Moltkego, Schliffena i wreszcie Hitlera. Nie tylko wyższość radzieckiej strategii i talent Wodza, ale przede wszystkim duch panujący wśród żołnierskich szeregów sprawiły, że ta młoda i mało doświadczona armia, rozgromiła świetnie wyćwiczone i uzbrojone wojska niemieckie.

Żołnierza radzieckiego poza poświęceniem i odwagą cechowało ponad wszystko głębokie przeświadczenie o słuszności sprawy, o którą walczył. Idea wolności i równości wszystkich ludzi, ras i narodów ,w imię której walczył żołnierz radziecki, była tą wielką i niezwyciężoną siłą, jaka prowadziła armię ZSRR od zwycięstwa do zwycięstwa. Gdy wydawało się już, że wojska Hitlera zaleją Europę, gdy wszystkie miłujące wolność narody z zapartym oddechem śledziły przebieg gigantycznych zmagań na froncie wschodnim, wtedy właśnie Armia Radziecka, będąc jedyną i ostatnią nadzieją świata, przyjęła na siebie cały ciężar wojny z hitlerowskimi Niemcami. Bitwa pod Stalingradem niczym radosna błyskawica rozcięła mroki zapadające nad światem. Stalingrad stał się momentem zwrotnym nie tylko w dziejach ZSRR, ale w dziejach ludzkości. Znaczenie jego wybiega daleko poza zakres militarny i stało się symbolem zwycięstwa dobra nad złem. Armia Radziecka niosąca od zarania swych dziejów wolność narodom, gromiąc wojska najeźdźcy raz jeszcze zadokumentowała swoje wysokie morale i wierność ideom socjalizmu. Świetne operacje wojenne przeprowadzone przez dowództwo radzieckich wojsk pod Kurskiem, Orłem, Kiszyniewem, Budapesztem i Warszawą, doprowadziły armię niemiecką do całkowitego rozgromu. Żołnierz radziecki wyparł najeźdźcę z granic ZSRR lecz nie ustawał w walce wiedząc, że czekają na niego okupowane narody Europy, gnębione przez hitlerowskich siepaczy.

Armia Radziecka po oswobodzeniu własnego kraju ruszyła do boju o wolność innych narodów. Dzięki przyjaznej pomocy ze strony tej Armii powstaje na terenach ZSRR I Dywizja, a później I Armia Wojska Polskiego. Radzieccy instruktorzy wojenni w lasach nad Oką szkolą polskie oddziały, które następnie uzbrojone w radziecką broń, ruszają obok żołnierza radzieckiego do walki o wyzwolenie Polski. Bitwa pod Lenino i dalsze wspólne boje z Niemcami scementowały przyjaźń polskich i radzieckich żołnierzy najsilniejszymi węzłami. Śmiałe operacje wojenne, przeprowadzone na terytorium Polski przez Armię Radziecką, ocaliły w wielu wypadkach całe miasta i województwa od zniszczenia. Od Bugu po Odrę i Nysę ziemia polska została gęsto zroszona wspólnie przelaną krwią żołnierzy radzieckich i polskich. Liczne bratnie mogiły radzieckich żołnierzy rozsiane po całej Polsce świadczą o zasługach Armii Radzieckiej w wyzwoleniu naszego kraju spod niemieckiej okupacji.

Wspólny szlak bojowy, wspólne walki i wspólne zwycięstwa, doprowadziły Armie Radziecką i Odrodzone Wojsko Polskie do serca hitlerowskich Niemiec — do Berlina.

Wkład Armii Radzieckiej w dzieło wyzwolenia Polski jest równie wielki jak wkład tej zwycieskiej Armii w dzieło ostatecznego zwycięstwa nad Niemcami. Przez cały czas wojny Armia ZSRR walcząca na froncie wschodnim, ściągała na siebie ogromną większość sił zbrojnych Niemiec, odciążając w poważnym stopniu front zachodni i ułatwiając, a właściwie umożliwiając inwazję w Normandii. Mimo umyślnego ociągania się aliantów z utworzeniem drugiego frontu, Armia Radziecka potrafiła własnymi siłami rozprawić sie z najeźdźcą niemieckim. Olbrzymi potencjał militarny Niemiec, rzucony niemal w całości przeciwko Armii ZSRR, został rozbity i zniszczony. Gromiąc cofającego się wroga armia ta niosła wyzwolenie nie tylko Polsce ale i Jugosławii, Rumunii, Czechosłowacji, Bułgarii i Węgrom. Wszystkie te państwa doceniły zasługi Armii Radzieckiej w dziele przywrócenia wolności i pokoju światu i dziś, jak w dni wojny, łączy je przyjaźń i braterstwo broni. To też dzień święta Armii Radzieckiej jest obchodzony nie tylko w Związku Radzieckim, ale również odbija się szerokim echem w państwach zaprzyjaźnionych, które zaciągnęły dług wdzięczności u Armii Radzieckiej.

Armia Związku Radzieckiego jest ostoją wiary w lepszą przyszłość, w lepsze jutro ludzkości i świata. Jest ona nie tylko najpotężniejszą armią świata, ale nade wszystko Armią Pokoju.

JÓZEF WÓJCICKI

Kołobrzeg przed startem

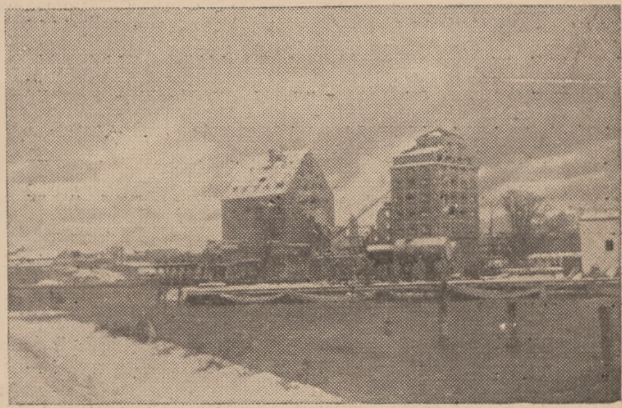
(Korespondencja)

Gdy idzie się cichymi ulicami miasta w kierunku portu, nic nie wskazuje na to, że wre tam praca, że przygotowuje się baseny i urządzenia do rozpoczęcia normalnej pracy przeładunkowej.

Port kołobrzeski był przed wojną bazą rybacką, zawijały doń także niewielkie transportowce, zabierające stąd żywność. Dziś nowa rzeczywistość stawia przed portem inne zadania, przygotowując go do przeładowywania węgla i rudy. Zbliżamy się właśnie do basenu, nad którym tkwi zgięte ramię dźwigu, z uwieszonym na grubych, mocnych linach stalowych potężnym czerpakiem. Grupka robotników w kombinezonach uwija się przy nim z narzędziami. Ostatnie pociągnięcia przed generalną próbą. Kranista włącza prąd, a dźwig z głośnym klekotem poczyna się wolno obracać. Komisja z uwagą śledzi każdy ruch maszynisty. Dźwig staje, skrzypią liny i czerpak powoli opuszcza się na stertę węgla. Jego rozwarte szczęki zagarniają porcję węgla, zaciskają się i powoli unoszą w górę. Egzamin zdany celująco, dźwig gotów do rozpoczęcia normalnej pracy. Jego zdolność przeładunkowa wynosi 500 ton dziennie. Po uruchomieniu czterech transporterów, port będzie przeładowywał 1.000 ton dziennie.

Obok robotnicy kolejowi naprawiają tory, oczyszczają zwrotnice, sprawdzają sprężyny, oliwią wszystkie ruchome ich części. Ten odcinek jest już również gotów i oczekuje pierwszych pociągów z węglem.

Z terkotem silnika wpływa do basenu kuter „Koł 25" wracający z połowu. Powoli podchodzi do nabrzeża, padają cumy, silnik cichnie, a rybacy rozpoczynają wyładunek. Połów udał się, przywieźli około 1,5 tony dorszy, jeszcze trzepocących się w skrzynkach. Odbiorca, Centrala Rybna, już czeka, by zabrać je do swej wędzarni. Nie długo zostanie uruchomiona będąca obecnie w odbudowie fabryka konserw, wtedy z Kołobrzegu wywędrują do kraju również i puszki. W dali u wejścia do portu widać kilka łodzi motorowych z rybakami. Miejscowa stocznia rybacka uruchomiła trzy działy: kadłubownię, kuźnię i stolarnię mechaniczną, produkując duże, 6-cio metrowe łodzie motorowe i mniejsze wiosłowo-żaglowe. W chwili obecnej trzy inne kutry kołobrzeskich rybaków znajdują się tu w remoncie i niedługo już wypłyną na połowy.



Port kołobrzeski w szacie zimowej

W tej chwili od nabrzeża przy Kapitanacie Portu odbija duński szkuner żaglowo-motorowy „Minerwa". Jest to pierwszy statek, jaki zawinął po wojnie do portu. Przybyła na nim duńska ekipa techniczna, naprawiająca specjalny podmorski kabel między Polską i Bornholmem. Obecnie ekipa będzie kontynuowała pracę przy Bornholmie, a szef jej, inż. Kristoforsen zapowiedział powrót ekipy z wiosną, kiedy spodziewane jest oddanie kabla do użytku.

„Minerwa" powoli odpływa. Duńczycy machają czapkami. Naprzeciw latarni statek pozdrawia port trzykrotnym opuszczeniem bandery i wychodzi na otwarte morze. Długo jeszcze widać z wieży obserwacyjnej jego ciemną sylwetkę, zdążającą w kierunku Danii, wreszcie mgła zasnuwa wszystko.

Zbliża się wieczór. Nad basenem przelatują z krzykiem mewy, nieodłączne towarzyszki rybaka i marynarza, błyska światło czynnej latarni morskiej, dając znać, że port czeka na statki. Cisza spowija baseny i tylko fala bije z szumem o kamienne ostrogi. Nad kanałem przechadza się portowy strażnik, czuwający nad ładem i porządkiem. Błyskają portowe lampy, odbijając się na migotliwej tafli wody, znacząc w nocnym mroku jaśniejszą plamą kamienne nabrzeże... *(stw.)*

KURS BOSMAŃSKI

Kadra Marynarki Wojennej, Szkoła Specjalistów Morskich i kilka lat pływania na okrętach — oto etapy prowadzące do „kariery" bosmańskiej. Zostać bowiem bosmanem pokładowym, lub bosmanem - motorzystą to rzecz trudna. Nie wystarcza ku temu stary zasób wiedzy morskiej i doświadczenie nabyte podczas służby. Trzeba te rzeczy odświeżyć w pamięci i uzupełnić nowymi wiadomościami. Jednym słowem po to, aby zostać bosmanem, trzeba się dobrze „podciągnąć".

W tym celu właśnie zostały zorganizowane w Marynarce Wojennej kursy bosmańskie.

W obszernym baraku stojącym tuż u nabrzeży przystani wojennej mieści się kurs bosmański flotylli ścigaczy. Gromadzi on kilkunastu podoficerów zawodowych Marynarki Wojennej, którzy udoskonalają swą wiedzę, zarówno morską jak i ogólną. O poziomie i obszernym zakresie kursu świadczy najlepiej program wykładów, który obejmuje m. in.: matematykę, fizykę, geometrię, termodynamikę, teorię silników, materiałoznawstwo i wiedzę okrętową.

Każdy z tych przedmiotów winien być doskonale opanowany, przez kursantów. Muszą oni włożyć wiele pracy i pilności, aby podołać nauce. Nie wystarcza uważać na wykładach, trzeba poświęcić dużo wolnego czasu wieczorami, aby powtórzyć i utrwalić wykładany przez oficerów materiał.

Właściwie czynne są dwa kursy o odrębnym programie: kurs bosmanów pokładowych i kurs bosmanów - motorzystów. Podczas, gdy na wykładzie u motorzystów omawia się działanie i budowę silników, sprężarek, pomp i innych maszyn i mechanizmów okrętowych, to na dziale pokładowym wykład obejmuje regulamin służby okrętowej, manewry okrętowe, taktykę itp.

Oba działy przechodzą jednak to samo przeszkolenie ogólne, bo żeby dobrze zrozumieć np. działanie silnika, trzeba mieć odpowiednie przygotowanie z dziedziny matematyki i fizyki. Kursanci, niczym uczniowie średniej szkoły, uczą się tych przedmiotów, prowadząc zeszyty szkolne i otrzymując oceny, najczęściej dobre, gdyż trzeba przyznać, że są zdolni i pracowici. Najlepszymi wynikami w nauce wyróżniają się zwłaszcza: st. bsm. Radomski, st. bsm. Fudalik, bsm. Radziejewski, bsm. Marucha i bsm. Jaworski.

Poza wykładami teoretycznymi na kursie przeprowadzane są zajęcia praktyczne na przyrządach nawigacyjnych i maszynowych, oraz na pokładach i pod pokładami stojących obok, w przystani okrętów. Jeszcze wiele jednak dni upłynie kursantom na nauce i praktyce, zanim staną do służby na morzu jako bosmani pokładowi i motorzyści - kierownicy maszyn zasilając kadry doświadczonych i wyszkolonych marynarzy - starszych podoficerów.

J. W.

EGZAMINY



Młody kandydat na sternika opisuje przed komisją budowę i zasadę działania kompasu okrętowego. Określą położenie róży kompasowej i odczytuje odchylenie kursu okretu od wyznaczonej trasy, po czym nanosi poprawki.



W innej sali artylerzyści okrętowi wykazują się znajomością pocisków armatnich. Każdy z nich musi znać budowę pocisku przeciwlotniczego, przeciwpancernego, zwykłego i zapalającego, określić, kiedy się używa dany typ i jakie jest jego działanie.

Rozrastającej się coraz bardziej Odrodzonej Marynarce Wojennej potrzebni są liczni fachowcy morscy - marynarze. Zadaniem Szkoły Specjalistów Morskich jest właśnie szkolenie tych cennych marynarskich kadr. Popularna na Wybrzeżu SSM (skrót Szkoła Specjalistów Morskich) rok rocznie daje Marynarce setki wyszkolonych marynarzy. Niedawno odbyły się w SSM końcowe egzaminy. (patrz zdjęcia). Trzeba wiedzieć, że Szkoła Specjalistów Morskich posiada wiele działów szkolenia. Są tu plutony artylerzystów, motorzystów, sygnalistów, sterników, torpedo-minerów, elektryków itd. Komisja egzaminacyjna, składająca się z Komendanta Szkoły i szeregu oficerów wykładowców, sprawdzała przygotowanie kursantów do służby na okrętach.

Obszerny zakres programu nauczania w SSM-ie zarówno z dziedziny wiedzy ogólnej jak i morskiej, wymaga wiele

SZYPERSKI EGZAMIN

— Zdjąć cumy!

Jeden z załogi „Wilka“ zeskoczył na nabrzeże, zdjął z polera cumę dziobową, przerzucił ją na pokład i podszedł do cumy rufowej.

— Let gooo!

Tymczasem na mostku jeden z członków komisji egzaminacyjnej kpt. ż. w. Gorazdowski, dał „delikwentowi“, Stanisławowi Bątkiewiczowi, zadanie.

— Odbić od nabrzeża Francuskiego, przejść kanałem i przycumować prawą burtą na Indyjskim przed elewatorem.

— Wszystko „klar“? — spytał „delikwent“.

— „Klar“! — padła odpowiedź.

Brzęknął telegraf maszynowy, ciągnący Nord owiał pokład dymem, za rufą zakipiało i holownik począł odbijać.

— Ster lewo 10.

— Lewa maszyna wstecz! Prawa wolno naprzód!

— Prawa maszyna stop!

— Ster prawo na burt!

— Lewa maszyna stop! Lewa wolno naprzód! — padały komendy, powtarzane przez sternika, i potwierdzane brzękiem maszynowego telegrafu. W maszynach zdawał równocześnie egzamin maszynista Stefan Kwiatkowski, od kilkunastu lat pracujący na statkach, podobnie jak i jego kolega z mostku. „Wilk“ zrobił zwrot w prawo.

— Obie pół naprzód! — Statek ruszył w kierunku nabrzeża Indyjskiego.

— Proszę mi powiedzieć, dlaczego tak wolno idziemy? — spytał nagle kpt. Gorazdowski.

— Przepisy pozwalają na poruszanie się holownika na terenie portu jedynie przy takiej szybkości — pewnie odpowiedział zapytany, a pytający lekko się uśmiechnął. Próbował po prostu „złapać“ egzaminowanego. Lecz marynarza z kilkunastoletnią praktyką, zwłaszcza pod twardą ręką, trudno jest wyprowadzić w pole.

Znów brzęknął telegraf maszynowy.

— Obie wolno naprzód!

— Obie maszyny stop! — i za chwilę drżenie kadłuba ustało, holownik zwolnił.

— Ster midship!*)

— Leży midship!

— Lewa maszyna wstecz! — Znów woda za rufą zakipiała.

— Lewa maszyna stop!

„Wilk“ wolniutko zbliżał się do nabrzeża, pchany chyba tylko słabnącym Nordem. Za chwilę też padła komenda:

— Spring rzuć! — i krótkie „dziękuję“ egzaminatora.

— Proszę, następny.

Za chwilę przy telegrafie maszynowym stanął Franciszek Konke, bosman z „Daru Pomorza“. Otrzymał zadanie i „Wilk“ ruszył.

Dwaj pozostali kandydaci na szyprów, Ignacy Nowacki i Bogdan Dydjow ćmili papierosy, omawiając po cichu posunięcia kolegi, manewrującego w tej chwili holownikiem. Nadstawiali uszy, gdy egzaminator zadawał dodatkowe pytania, uśmiechając się, gdyż wiedzieli, że żaden nie da się „złapać“.

Przybili do nabrzeża Polskiego, znów wyszli na basen, powtórzyli znane manewry, w czasie których wykazali swoją niezgorszą znajomość rzeczy.

— Dzisiejszy egzamin praktyczny w porównaniu z wczorajszą teoretyczną „piłą“, jest dziecinną zabawką. Wczoraj dostaliśmy dobrze „na poty“ — rzucił jeden z przeegzaminowanych.

Szyper z „Wilka“ objął znów we władanie mostek, a sternik powoli obracał koło sterowe. Komin dymił bez przerwy, snać palacz nie żałował rąk i łopaty. Jeszcze kilka chwil i „Wilk“ przybił na stare miejsce przy Francuskim. Komisja poszła się naradzić i za chwilę ogłosiła radosny wynik: Wszyscy zdali.

Westchnienie ulgi wyrwało się z piersi szyprów. Na zakończenie krótki, mocny uścisk ręki i słowa uznania. A po południu odbiorą swoje dyplomy, by stanąć do odpowiedzialnej pracy na nowych stanowiskach.

ST. WOLIŃSKI

*) Ster na zero.

w S. S. M.

pracy ze strony kursantów. O rozpiętości programu egzaminacyjnego dają pojęcie takie odbiegające tematycznie od siebie pytania, jak n. p.: co to jest jeden ohm?; jak zbudowany jest silnik wolno-spłonny gaźnikowy, czterotaktowy?; jak dzieli się załoga okrętu na burty i wachty? i wiele innych. Każdy z „morskich abiturientów“ musi wykazać się nie tylko szczególnym uzdolnieniem, ale przede wszystkim pilnością, pracowitością i dużym zasobem wiadomości.

Odpowiedzi egzaminowanych są przeważnie dobre, świadczące pochlebnie o poziomie szkoły. Prawie wszyscy kursanci zdają pomyślnie egzamin na „morskiego wilczka“. Obejmą teraz służbę na pokładach okrętów wojennych, a po nabraniu praktyki pływania, staną się „prawdziwymi wilkami morskimi“ — jak to się zwykło mówić, o starych marynarzach, wśród lądowych szczurów.



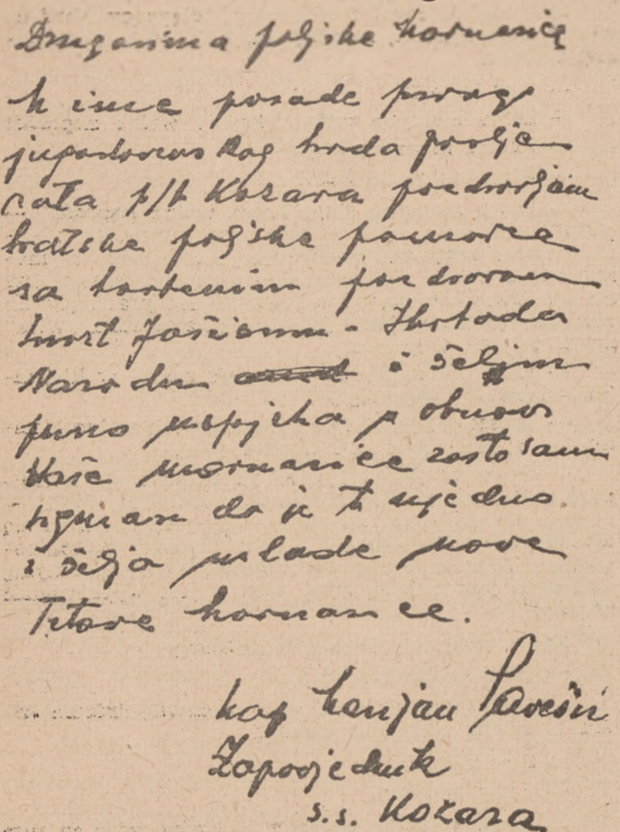
Motorzyści odpowiadają na pytania z dziedziny mechaniki. Przy pomocy schematu zawieszonego na tablicy trzeba dokładnie objaśnić działanie poszczególnych części motoru okrętowego Diesla, lub jakiejś części silnika.



Poza wiadomościami fachowymi ze swych specjalności, wszyscy kursanci muszą wykazać się znajomością wiedzy morskiej i regulaminu służby okrętowej. Jeden z kursantów wiąże przed komisją węzeł ratunkowy, podwójny, bezpieczny, polerowy itp.

s/s „Kozara"

pierwszy jugosłowiański statek w Gdyni


Zapovjednik
s.s. Kozara

„Pozdrawiam w imieniu załogi statku „Kozara" polską flotę wojenną i handlową, bojowym pozdrowieniem jugosłowiańskim. „Śmierć faszyzmowi — wolność narodom" i życzę jak najpełniejszego powodzenia w dziele odbudowy i rozwoju polskiej floty. Jestem pewien, że to życzenie jest również życzeniem całej jugosłowiańskiej Marynarki marszałka Tito."
MARIAN PAVESIC Kapitan s/s „Kozara".

* * *

Sympatyczny kapitan pierwszego jugosłowiańskiego statku, jaki zawinął do polskiego portu, pisząc te serdeczne pozdrowienia, uśmiecha się do nas i prosi o przekazanie tych słów za pośrednictwem „Młodzieży Morskiej" polskim marynarzom floty wojennej i handlowej, oraz czytelnikom „Morskoj Omladiny" — jak nazywa w swym języku „Młodzież Morską".

Jesteśmy na pokładzie s/s „Kozara". Kapitan statku, wraz z kilkoma członkami załogi, przyjmuje nas w obszernej mesie. Atmosfera jest naprawdę szczera i swojska, jak to między słowianami. Co prawda dość trudno nam porozumieć się, ale jakoś sobie radzimy, tym bardziej, że wiele słów jugosłowiańskich brzmi podobnie jak polskie, lub rosyjskie.

— Panie kapitanie, czy może się Pan z nami podzielić swymi wrażeniami z pierwszego pobytu w porcie polskim? — zapytujemy na wstępie.

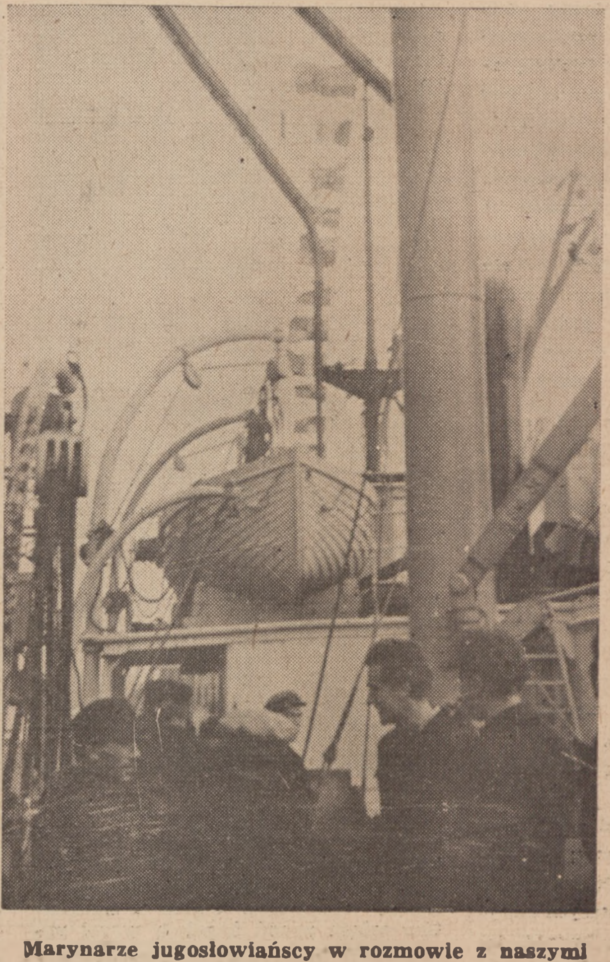
Przystojny, młody Jugosłowianin w uniformie kapitana marynarki handlowej uśmiecha się, przysuwa do nas szklanicę z lekkim dalmatyńskim winem i mówi: „Bardzo podoba mi się port, a zwłaszcza samo miasto Gdynia. Jestem mile zaskoczony nadzwyczaj serdecznym przyjęciem, którego doznaliśmy ze strony polskich marynarzy.".

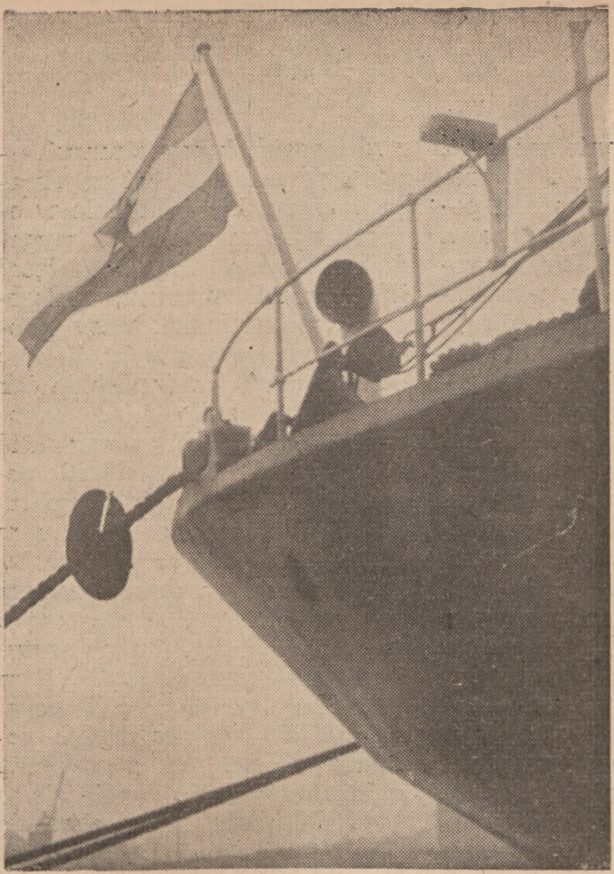
Rzeczywiście przez pierwsze trzy dni postoju pokład jugosłowiańskiego statku był niemal bez przerwy obiektem licznych wizyt marynarzy, dziennikarzy i przedstawicieli społeczeństwa gdyńskiego. Każdy chciał zobaczyć marynarzy demokratycznej Jugosławii i złożyć życzenia dalszego pomyślnego rozwoju floty.

Zaintrygowała nas sama nazwa statku, toteż zwracamy się do zastępcy kapitana statku z prośbą o wyjaśnienie pochodzenia tej nazwy.

— Statek nasz nosi nazwę góry Kozara, pod którą partyzanci marsz. Tito stoczyli zwycięską bitwę z oddziałami niemieckich wojsk — mówi pierwszy oficer statku i opowiada o fragmentach tych walk, gdyż sam brał w nich czynny udział.

Rozmowa toczy się coraz łatwiej. Jugosłowiańscy marynarze częstują nas winem i doskonałymi papierosami, opisując swe liczne


Marynarze jugosłowiańscy w rozmowie z naszymi robotnikami portowymi.



Pod banderą Republiki Jugosłowiańskiej

przygody wojenne. Okazuje się, że nieomal wszyscy członkowie załogi statku byli w partyzantce marsz. Tito. Walczyli w górach Jugosławii w latach 1942/3, a w roku 1944 na wybrzeżu morza Adriatyckiego. Niektórzy z nich walczyli również na morzu z jednostkami floty niemieckiej i włoskiej, wyzyskując w tym celu uzbrojone kutry i małe jednostki zdobyte na wrogu. Partyzanci morscy dali początek odrodzonej marynarce wojennej Jugosławii i dziś, jak mówi nam kapitan statku, największy statek pasażerski floty handlowej, transatlantyk, kursujący na linii Jugosławia — Ameryka Południowa nosi nazwę „Partyzanka".

W mesie zbiera się w międzyczasie coraz więcej marynarzy, zbliża się bowiem pora obiadowa. Wszyscy czują się tu swobodnie, a stosunki między kapitanem statku, oficerami i załogą są naprawdę koleżeńskie. Mimo to na statku panuje wzorowa dyscyplina. Nic dziwnego, wszak wspólne przeżycia partyzanckie najbardziej wiążą, a zarazem utrwalają na długo wojenną karność.

Często w opowiadaniach marynarzy - partyzantów powtarza się nazwisko marszałka Tito. Jest on bezwzględnie najpopularniejszym człowiekiem w Jugosławii i, co więcej, prawdziwym bohaterem narodowym. Dwie flagi — polska i jugosłowiańska, połączone ze sobą przy portrecie marsz. Tito w mesie, stanowią nie tylko symbol przyjaźni dwu bratnich, słowiańskich narodów, ale i są wyrazem tej serdecznej atmosfery, jaka panowała na statku jugosłowiańskim podczas licznych wizyt. Jeśli jakiś naród może konkurować z polską gościnnością, to napewno Jugosłowianie. Ich szczera, południowa natura, mimo geograficznego oddalenia, jest bardzo zbliżona do polskiej. Takie wrażenie odnieśliśmy przynajmniej podczas tej wizyty. Gdy zbieraliśmy się do opuszczenia pokładu, kapitan jeszcze raz prosił o przekazanie życzeń czytelnikom „Morskoj Omladiny". Obładowano nas na wychodnym w jugosłowiańskie pisma morskie:: „Jugoslovenski Mornar" — organ Marynarki Wojennej i „Pomorstwo" — pismo jugosłowiańskiej marynarki handlowej. Ze swojej strony zostawiamy rocznik „Młodzieży Morskiej", oraz „Morza i Marynarza Polskiego". Oba te polskie pisma morskie spotkały się z wielkim zainteresowaniem jugosłowiańskich marynarzy.

Dowiadujemy się jeszcze, że portem macierzystym statku jest Rijeka, która przed wojną pozostawała pod włoskim zarządem i nosiła nazwę Fiume, chociaż, jak mówią nam z uśmiechem jugosłowiańscy marynarze, rzeka, nad którą leży to miasto, nazywała się od wieków: Rijeka. Obecnie port w Rijece pracuje pełną parą dla odbudowy i rozwoju jugosłowiańskiej żeglugi morskiej.

Uzyskujemy jeszcze wiele innych interesujących wiadomości o morskiej gospodarce Jugosławii, która odbudowuje się i rozrasta w niemniejszym tempie niż nasza. Flota handlowa Jugosławii jest jednak nieco mniejsza od naszej i liczy zaledwie 35 jednostek o pojemności łącznej około 100 tys. ton, ale stocznie jugosłowiańskie już przystąpiły do budowy nowych statków, a pięcioletni plan gospodarczy przewiduje uwielokrotnienie floty w szybkim tempie.

Schodzimy po trapie z pokładu statku, żegnani serdecznie przez gościnnych marynarzy jugosłowiańskich. Wizyta ta pozostanie na pewno zarówno w naszej jak i w ich pamięci miłym wspomnieniem, a dedykacja kapitana statku, przesłana Czytelnikom za pośrednictwem naszego pisma, jest wyrazem przyjaźni jugosłowiańskich i polskich ludzi morza.

Fot. WAF. Uklejewski Jot-wu

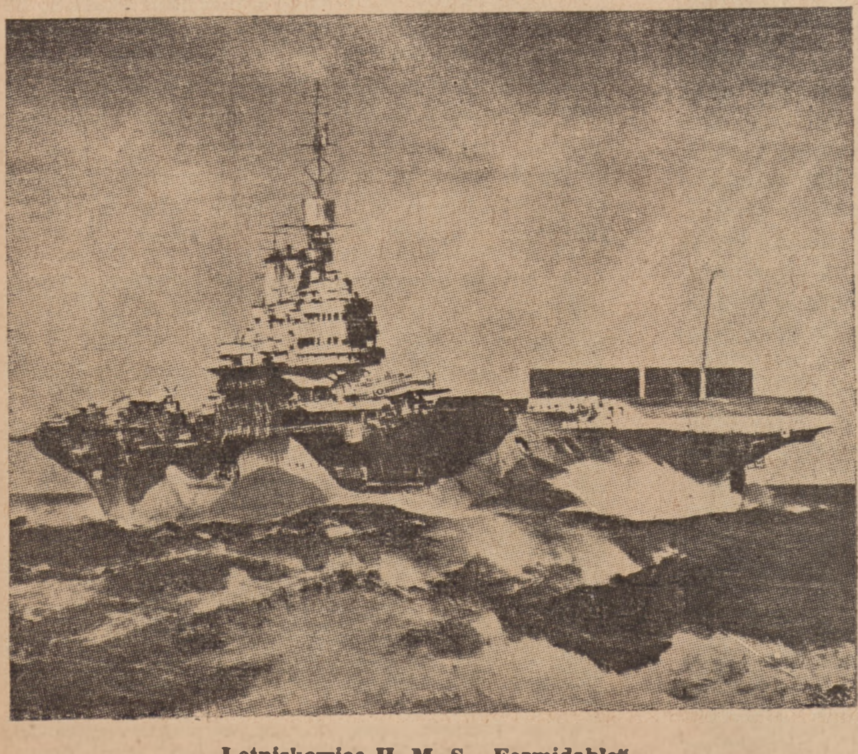


Kapitan Pavesic wśród witających statek przedstawicieli władz Wybrzeża

PŁYWAJĄCE LOTNISKA

Wiele dyskutuje się ostatnio o lotniskowcach, ich szybkości, rozmiarach, uzbrojeniu etc. Mało jednak mówi się o szarej pracy codziennej, związanej z zasadniczym przeznaczeniem lotniskowca, jako pływającego lotniska i o związanych z nią problemach natury technicznej. Pierwsze trudności wynikają z charakteru tego typu okrętu, jako pływającego, ruchomego pola startu i lądowania samolotów. Każde najmniejsze nawet lotnisko lądowe przewyższa rozmiarami mający spełniać identyczne zadania pokład lotniskowca, który u współczesnych typów seryjnych przedstawia mniej więcej prostokąt 230 × 30 m. Przestrzeń ta jednak nie stoi do dyspozycji jednego tylko samolotu, lecz ma — oprócz miejsca na jednoczesny start i lądowanie maszyn — pomieścić samoloty przygotowywane do lotu, lub składane po locie. Szereg lotniskowców transportuje część samolotów, stanowiących jego wyposażenie stałe na pokładzie, co również wymaga dużo miejsca.

Przestrzeń konieczna do startu została wydatnie zmniejszona przez zastosowanie katapult, które w liczbie 2 — 4 wbudowane są w przedniej części pokładu. Trudniejsza jest sprawa z lądowaniem. Ciężkie, nowoczesne maszyny mają, jak wiadomo, długi dobieg; kwestię tę udało się jednak względnie dobrze rozwiązać. W poprzek pokładu, w tylnej, przeznaczonej do lądowań części, przeciągnięte są na wysokości kilku centymetrów liny gumowe, nawinięte u burt na bębny obrotowe, zaopatrzone w system sprężyn hamujących. Koła lądującej maszyny przetaczają się bez przeszkód przez liny, natomiast specjalny zaczep, umocowany pod ogonem, chwyta za linę i wlecze ją za sobą; opór bębnów i elastyczność gumy powodują zatrzymanie się samolotu w granicach 40—60 m. Lin tych jest kilka, w tym celu, aby zaczep chybiwszy jedną, czy drugą, musiał chwycić pozostałe. Przestrzeń przeznaczona do lądowania musi pomimo to wynosić 100—130 m, gdyż najlepszy nawet lotnik nie potrafi — przy poruszającym się z szybkością ok. 60 km. okręcie i wywołanych jego ruchem wirach powietrznych — posadzić maszyny tuż na skraju pokładu, lub dokładnie w oznaczonym miejscu. Na wypadek pęknięcia liny hamującej lub złamania zaczepu, umieszczona jest w końcu trasy lądowania, w poprzek pokładu sieć ze stalowych lin (podobnie jak siatka na stole ping-pongowym). Sieć ta ma uniemożliwić rozpędzonej maszynie zderzenie się ze stojącymi na pokładzie samolotami, co dałoby w efekcie masakrę załóg i obsługi. Dalszym zabezpieczeniem są sieci stalowe, umieszczone na skrajach pokładu na wytykach wychylonych pod kątem 30°. Może się zdarzyć, że posadzony zbyt blisko skraju pokładu samolot, po zaczepieniu o linę hamującą zwali się w bok. Nie należy zapominać, że np. pokład lotniskowca „Ark Royal" (zatopionego na M. Śródziemnym), był wzniesiony na 18 m. nad powierzchnią morza, a więc upadek z niego równa się upadkowi z dachu 3-piętrowej kamienicy. W nowszych konstrukcjach, gdzie pokład otoczony jest wpuszczonym w kadłub przejściem dla obsługi dział pl., sieci tych nie stosowano. Przejście stanowiące rodzaj rowu zabezpiecza dostatecznie przed upadkiem samolot. Pokład lotniskowca zagięty jest na końcach łukowato ku dołowi, po to, aby samolot podchodzący za nisko do lądowania nie rozbił się o jego kant, lecz mimo to siadł na pokładzie; ew. kosztem złamanego podwozia. Sama konstrukcja pokładu musi być odpowiednio silna, gdyż ma wytrzymać nie tylko ciężar kilkutonowej maszyny, zwiększony lądowaniem, lecz nawet ewentualny kapotaż. Pokrycie pokładu stanowi drzewo teakowe (za wyjątkiem marynarki brytyjskiej, stosującej gładkie pokłady metalowe), zapobiegające refrakcji słonecznej, oślepiającej pilotów i nie oślizgające przy deszczu i mgle, a przede wszystkim odpowiednio mocne. Dalszym proble-



Lotniskowiec H. M. S. „Formidable"

(Dokończenie na str. 23-ej)

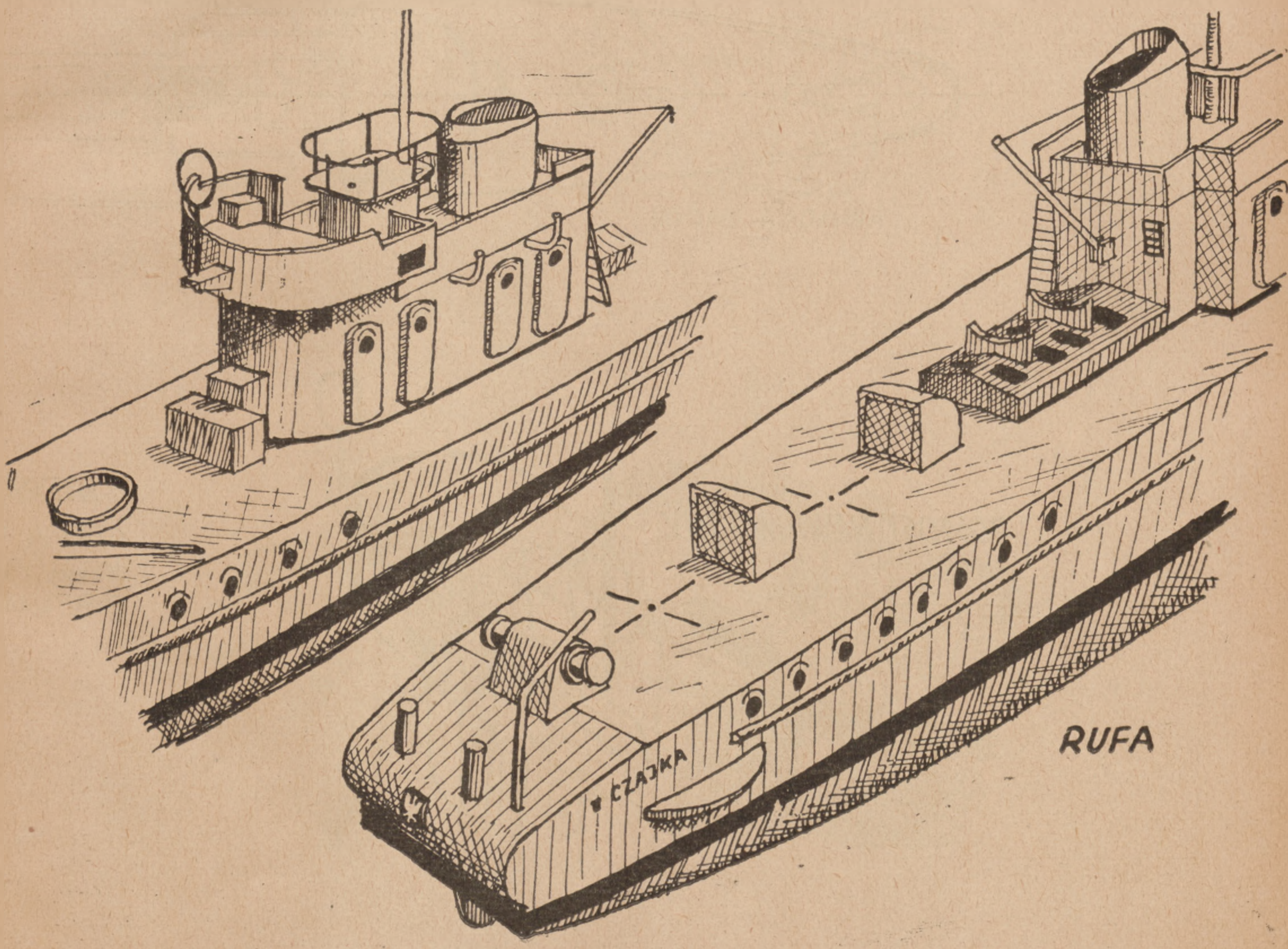
MODELARSTWO

BUDUJEMY

MODEL O.O.R.P.

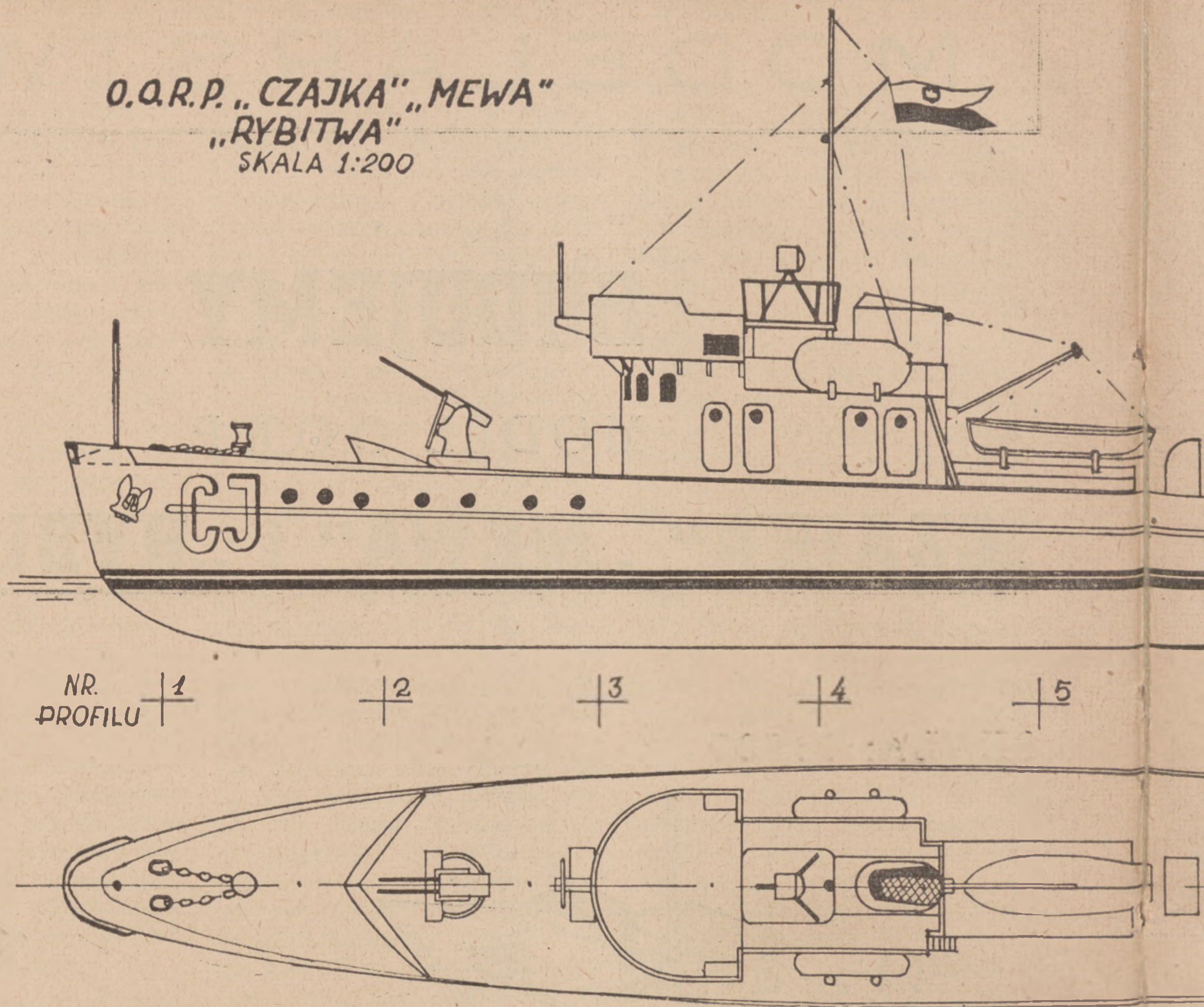
„CZAJKA" „MEWA" i „RYBITWA"

SKALA: 1:200

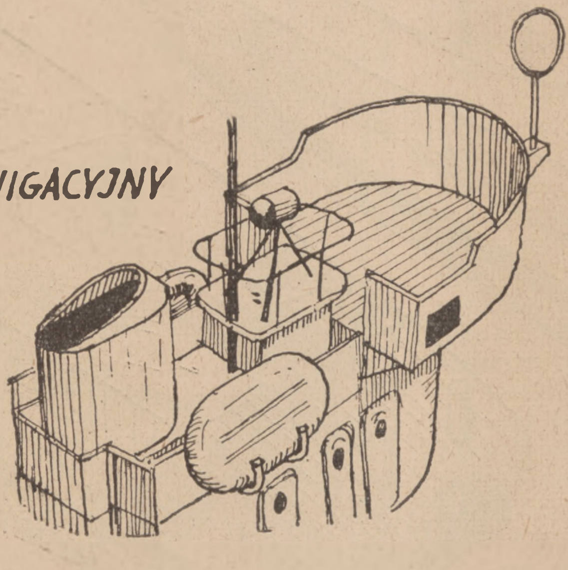


O.O.R.P. „CZAJKA" „MEWA" „RYBITWA"

SKALA 1:200

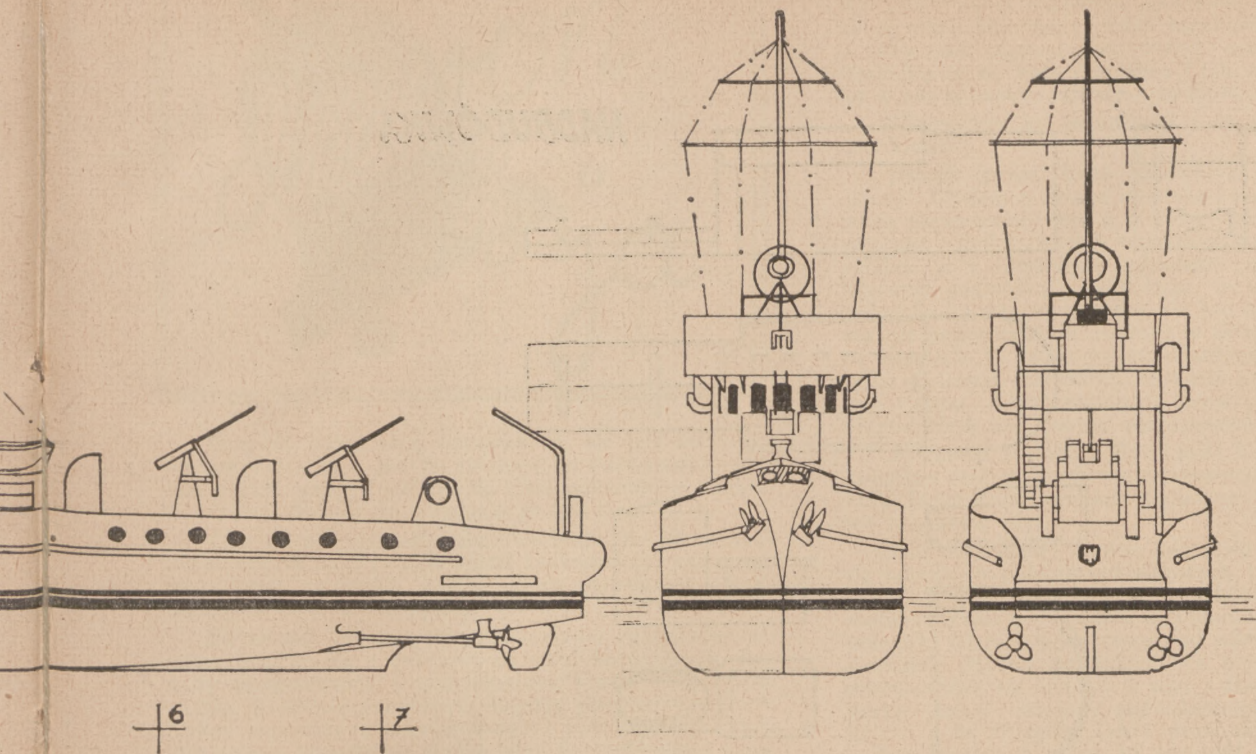


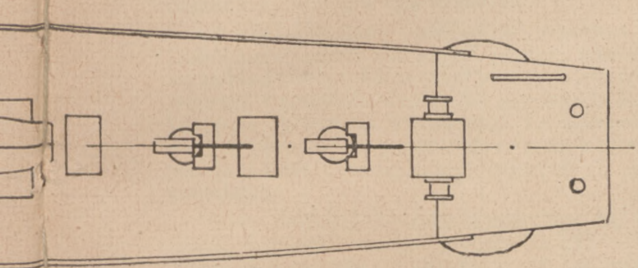
POMOST NAWIGACYJNY

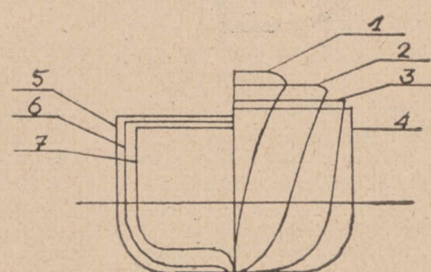


LITERY NA DZ

CZAJKA - CJ
MEWA - MW
RYBITWA - RB



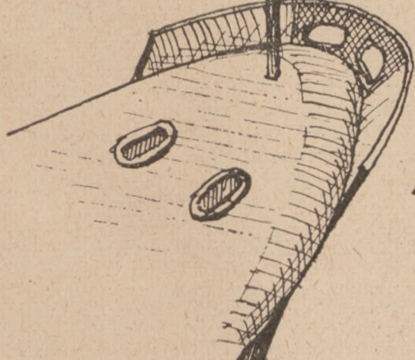




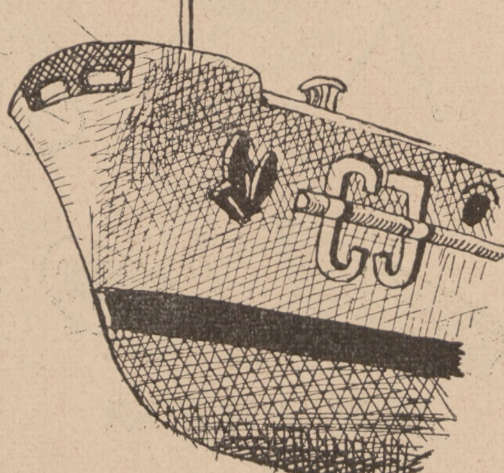
PROFIL KADŁUBA

Y NA DZIOBIE:

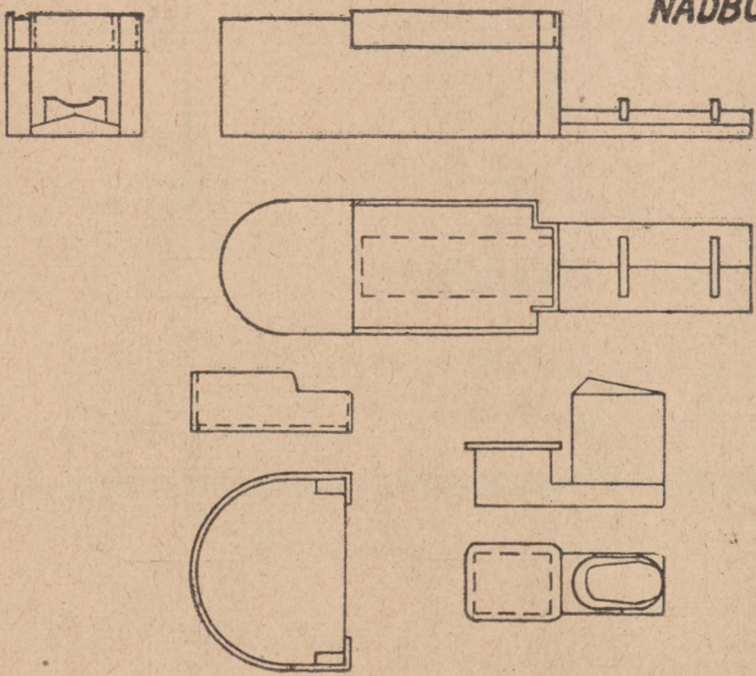
- – CJ
- – ,1W
- – RB



DZIÓB



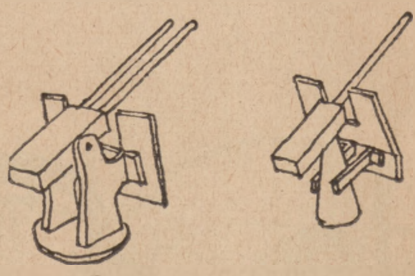
NADBUDÓWKA



REFLEKTOR



DZIAŁKA PRZECIWLOTN.





ŁODŻ I TRATWA



Historia, którą chcę opowiedzieć, nie jest usłyszaną lub zmyśloną, lecz jest to autentyczne zdarzenie, w którym udział biorą — jak zresztą tytuł wskazuje — okrętowy dzwon, służący do wybijania godzin i ja.

Gdy po zakończeniu roku szkolnego po egzaminach teoretycznych nasz rocznik został zaokrętowany celem odbycia letniej praktyki, byłem pełen entuzjazmu dla tej zmiany w mym trybie życia.

Po nocach śniły się jeszcze koszmary egzaminów, namiary kompasowe z przekrojami wind kotwicznych, formuły matematyczne z wykreślaniem kursu — wszystko wrzało w jakimś potwornym bigosie poegzaminacyjnym. Nawet perspektywa niewygodnego i dość ciężkiego życia okrętowego stawała się słodką ulgą w porównaniu z naprężeniem ostatnich dni w szkole.

I oto objuczony potężnym workiem marynarskim, hamakiem i „czort wie czym" jeszcze, wszedłem po trapie na pokład okrętu, który miał mi przynieść tyle chwil przyjemnych i gorzkich, wesołych i przykrych. Niezadługo staliśmy na zbiórce na śródokręciu. Po sakramentalnych słowach wygłoszonych przez z. d. o.*), że o okręt należy dbać itd. podoficer ewidencyjny odczytał z namaszczeniem przydziały.

Gdy dojechał do mnie zamieniłem się w słuch: „Nr. 300 k — pomieszczenie H — szafka 283 — bakista 283 — alarm manewrowy — dziób..." itd. aż przyszło „Stacja sprzątania ...Dzwon Okrętowy!" Kolega, stojący obok mnie, szturchnął mnie pod łopatkę: „Kanada, bracie!" Za bardzo byłem wówczas „zielony" na okręcie, aby się cieszyć lub smucić z tego przydziału. Coś dziwnego jednak podpowiadało jakąś nadzwyczajność, kryjącą się za niewinną pozornie nazwą „dzwon okrętowy".

Większość kolegów, z wyroków dowództwa, zawarła tego dnia trzymiesięczną znajomość ze szczotkami, szwabrami, hydrantami i innymi grubszymi akcesoriami toaletowymi, używanymi na okrętach wojennych. Była jeszcze wprawdzie grupa „sidolarzy" (tak nazwałem obcujących z mosiądzem z powodu „Sidolu" jako czynnika podstawowego) bliskich memu sercu, lecz ta elita działała na pomoście bojowym, czyli w nomenklaturze miejskiej o jakieś dwa piętra wyżej.

Na pokładzie przeto zostałem sam z buteleczką Sidolu, pakułami i flanelką, w otoczeniu innych sprzątających.

Tego samego dnia moja burta miała wyjść na ląd.

Troski okrętowe odżyły dopiero nazajutrz po pobudce. Gdy reproduktor rozgłośni okrętowej przemówił głosem oficera wachtowego: „Zbiórka załogi do sprzątania okrętu! Powtarzam: Zbiórka załogi do sprzątania okrętu!" Na miejscu zbiórki stałem bodaj jako pierwszy. Gnany ciekawością nowicjusza po komendzie „Do sprzątania okrętu rozejść się!" poszedłem do magazynu pokładowego wyfasować przybory. I tu zaczęła wschodzić sława mojej kariery dzwonnika!

Bosman okrętowy, młody, bez brody, bez fajki, nie wyglądający na bosa z londonowskich czy conradowskich powieści od razu udowodnił, że nie bardzo się od tamtych różni.

Ach! Jak się można na ludziach pomylić! Gdy mu zameldowałem, że... „ja... właśnie... jestem... od dzwonu", przerwał z uśmiechem: „A! dzwon. No cóż? pięknie, łach zabezpieczony na starość". Nie zrozumiałem. Wyjaśnił, że: „Na starość posada dzwonnika w każdym wiejskim kościółku gwarantowana i wtedy taka praktyka jak znalazł". Nie próbowałem oczywista oponować, że takie marzenia są mi obce, jako też żadnych aspektów w tym kierunku w sobie nie zauważyłem. Kazał magazynierowi wydać wszystko co mi było potrzebne i tak, nieco przystopowany w swym zapale, zabrałem się do czyszczenia.

Wietrzyłem już jednak, że z tą moją posadą jakoś „nie klawo".

Jednak przez kilka pierwszych dni wszystko szło „okey". Dbałem o dzwon uczciwie i ślady palców wachtowego przyprawiały mię o złośliwe objawy zachowania, a gdy sam pełniłem wachty trapowego i wybijałem godziny, robiłem to z satysfakcją człowieka „znajdującego się na własnym podwórku", wkładając w to uderzenie więcej (zdawało mi się) staranności, niż kto inny. Na pozór niema nic prostszego jak uderzyć w dzwon. Lecz utarło się na okrętach, że każda wybijana szklanka**) świadczy nie tylko o danym marynarzu, lecz jest punktem honoru całego okrętu. A szczególnie w nocy, gdy w godzinach i półgodzinach nad portem rozbrzmiewa dźwięk dzwonów!

A dzwon błyszczał. Ba! Lśnił! Gdy Sidolu zabrakło zawarłem traktat handlowy z pomostem i wzamian za pakuły, które kombinowałem z maszynowni, otrzymywałem ten szlachetny płyn.

Ale czar prysł! Dzwon okrętowy, niestety, znajduje się zanadto w publicznych miejscach, t. z. na śródokręciu. Codziennie rano oficerowie zbierali się przed podniesieniem bandery w pobliżu mej stacji sprzątania i zawsze poleciało od nich kilka uwag pod adresem dzwonu i jego opiekuna. Można powiedzieć, że utarło się na okręcie interesowanie się nami (t. j. mną i dzwonem). Nawet najgorsze „łajzy" okrętowe pozwalały sobie na „dowcipuszki" — a to dobijało. Także poza okrętem ścigało mnie widmo dzwonu. Gdyśmy na przykład wracali z wiosłowania i nasza łódź mijała inne okręty, wtedy zaczynało się:

— Patrz, to jest dzwon!

— Pycha!

— Co za połysk! Nie to co u nas!

I to wszystko tak bezosobowo, elegancko, w powietrze, jakby nie do mnie! Cierpiałem w milczeniu, każde nieopatrzne wplątanie się w dyskusję z nimi, groziło prawdziwą ucztą duchową (dla nich, oczywiście).

Podczas południowego sprzątania okrętu, przed obiadem, dwóch gentlemenów w spodenkach jedynie i czapkach przerwawszy na chwilę swe czynności, zaczynało taki dialog:

— I to ma być dzwon!?

— Wstyd!



— Hańba dla całego okrętu!

I brakowało jeszcze, aby ktoś ze starszych podoficerów usłyszawszy taki dyskurs przyłączył się do tego chóru głosem narzekania (specjalność marynarzy starszej generacji):

— Ba! Za moich czasów, to taki dzwon się świecił jak psu (tu następowało określenie o charakterze anatomicznym). Lecz przyszła kryska na Matyska! Piszę to dlatego, że zupełnie realistycznie biorąc, dzwon był ostatecznie dość wygodnym, w porównaniu z innymi sprzątaniami, zajęciem.

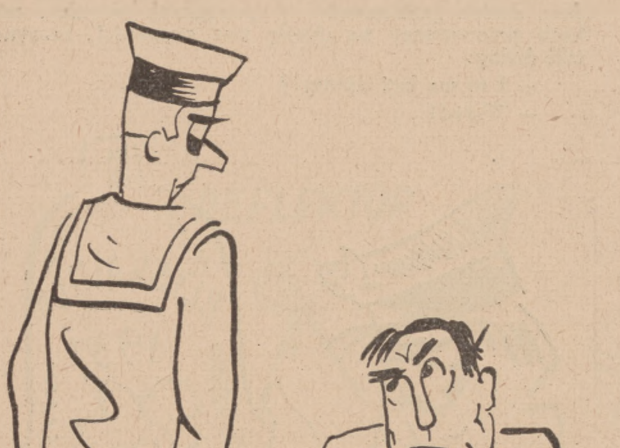
W wyniku mej sławy, która w końcu dotarła do mesy, poddany zostałem obserwacji i stwierdzono, że za 20 minut (tyle trwa każdorazowe sprzątanie) można zrobić więcej. A że uznano widocznie, że jestem już dostatecznie wyspecjalizowany w kwestiach sidolowo-pakułowych, postanowiono dać mi możność doskonalenia się.

Pewnego dnia oficer nawigacyjny odczekał cierpliwie pierwsze 5 minut mego dzwonniczego upojenia i dość cierpkim głosem powiedział:

— Dość! Weźcie swoje ciuchy (sidol, pakuły, flanelkę) i chodźcie ze mną! — Na awaryjnym pomoście nawigacyjnym wskazał na mosiężne części koła sterowego i kompasu, oraz tuby głosowe i oznajmił, że „pojutrze chciałbym to znaleźć w takim stanie, w jakim te urządzenia były w chwili ich montowania". Chciałem zrobić uwagę, że nie widziałem ich wówczas, lecz ograniczyłem się do wypróbowanej w takich sytuacjach odpowiedzi: „Tak jest!", choć wiedziałem z góry, że połysk nie przypadnie nawigatorowi do gustu.

Następnym dodatkowym zajęciem, które na mnie spadło, była tablica rozdzielcza „dzwonków na wachtowego", będąca w bezpośrednim sąsiedztwie mego dzwonu. Mosiądzu na niej było do „nagłej krwi"! Próbowałem delikatnie oponować, oczywista bez skutku. Dostałem termin do generalnego sobotniego przeglądu przez z. d. o. — Westchnąłem i wziąłem się do usuwania wojennych pozostałości pod postacią śniedzi. Na dobitek w pobliżu dzwonu leżał hamulec taśmowy (kawał walcówki — językiem lądowym), djabeł wie, dlaczego właśnie tutaj! I któregoś dnia bosman okrętowy wściekły, że ktoś na dziobie rozlał bańkę drogiej farby okrętowej, część złości wyładował właśnie na mnie.

Punktem zaczepienia był ów nieszczęsny hamulec (nota bene, pokryty solidną warstwą rdzy).



— Stalową szczotkę i natychmiast wyczyścić!!

— Tak jest! — Hamulec oskrobałem bardzo gorliwie. Pogoda była wybitnie „pod zdechłym Azorkiem" z deszczem, no i hamulec powtórnie zardzewiał! Bosman zauważył to wcześniej ode mnie!

Awantura była — można powiedzieć — na poziomie. Na próżno starałem się go przekonać, że już raz czyściłem. Nie było rady. Hamulec wszedł do mych czynności i rdzewiał namiętnie, a ja czyściłem. I tak w kółko! Na próżno przekonywałem bosa, że może lepiej wysmarować go czymś, ewentualnie pomalować i schować gdzieś indziej. Narażałem się tylko na pouczające monologi, że nie po to jestem na okręcie, abym starszych uczył i porządki na okręcie zaprowadzał. Lecz wszystko dotychczas opisane nie zamykało spisu niespodzianek związanych z dzwonem. W pobliżu mej stacji sprzątania znajdowało się na śródokręciu 15 skajlajtów, czyli okienek, wychodzących z maszynowni na pokład.

Otóż maszyniści otrzymali rozkaz wyczyścić je z bojowej farby, którą były pomalowane, a że były one mosiężne, więc powinny błyszczeć! Maszyniści poskarżyli się I oficerowi-mechanikowi, który z kolei interweniował u z. d. o. Zawyrokowano, że 15 sztuk wyczyści najbliżej sprzątający.

Wiadomo — ja!!! Zobojętniałem kompletnie i absolutnie nie zdziwiłbym się, gdyby mi kazano czyścić np. mosiężne poręcze w gmachu dowództwa Mar. Woj. Uznano mnie widocznie za niezastąpionego pucera wszystkiego, co się świeci! Ktoś jednak na okręcie zlitował się nade mną. Do tej ostatniej czynności dostałem pomocnika. On oskrobywał z kilku warstw angielskiej farby, a ja upiększałem, restaurowałem, wykańczałem, jak kto woli! Zmartwienie było z zakrętkami motylkowymi, wewnątrz w nacięciach było moc starej oliwy i brudu. Lecz czy tylko z tym było zmartwienie?

Zaczynałem się buntować wewnętrznie. Miłość do dzwonna zaczęła się przeradzać w nienawiść, aby pewnego dnia wylać się pod postacią... ale tu trzeba dodać kilka słów.

Pewnego dnia okazało się, że koło skrzyni torpedowej jest nie posprzątane. Czy szukano winnego nie wiem, fakt, że kazano mi posprzątać. Zdobyłem się na odwagę:

— Panie Kapitanie! Melduję, że ja sprzątam: dzwon, tablicę rozdzielczą, skajlajty, hamulec taśmowy, koło sterowe, kompas i tuby głosowe pomostu awaryjnego. — Wypaliłem to jednym tchem. Byłem już przygotowany na raport karny, gdy kapitan uśmiechnął się:

— Dobra! Ale teraz zamieść koło skrzyni!

Po kilku dniach przybyło kilkunastu nowych marynarzy do załogi i w związku z tym zmieniono przydziały. Dostałem z dwoma kolegami spardek***) działa Nr 3. Dzwon przestał dla mnie istnieć. Świat stał się znów piękny!

Upłynął miesiąc.

Staliśmy wówczas na doku. Było piękne, niedzielne popołudnie. Głośnik zapowiedział zbiórkę wolnej burty do wyjścia na ląd. O 16-tej miałem się spotkać z pewną czarującą przedstawicielką płci pięknej. Byłem w bardzo dobrym humorze.

Byliśmy już w zbiórce, gdy dyżurny podoficer dolnych pokładów oświadczył, że przed wydawaniem przepustek odczyta nazwiska skreślonych z wyjścia. Gorączkowo przypominałem sobie ubiegłe dni, gdy... usłyszałem swe nazwisko w tym spisie!

Niemożliwe! Na wszystkich zbiórkach byłem. Nikt mnie nie mógł na niczym nakryć! Po komendzie „Na ląd rozejść się" zbliżyłem się do podoficera dyżurnego, indagując go o powód tej kary. Umówione spotkanie potęgowało me zdenerwowanie. Bosman nie znał przyczyny zakazu wyjścia, polecił udać się do oficera dyżurnego.

Poszedłem. Dyżurny siedział w mesie i czytał książkę. Zły jak wszyscy „odwalający" służbę w niedzielę, (to był też czynnik ważny dla mnie, a nie wróżący nic dobrego). Gdy zameldowałem o co chodzi, rzucił krótko:

— Nazwisko? — Wymieniłem.

— No tak! Nieobecność na swojej stacji sprzątania podczas przeglądu okrętu przez d-cę.

— Panie poruczniku! Melduję, że byłem, mam świadków, tam nas sprząta trzech!

Dokończenie obok »»

Rex i Betty

Był sobie Rex i Betty. Rex — to wspaniały rasowy wilczur na ORP. „Piorun", a Betty — mała małpka na ORP. „Błyskawica".

Marynarze lubią zwierzęta, wierzą nawet w maskoty, dlatego też Rex i Betty były wielkimi przyjaciółmi załogi obu polskich okrętów.

Dopóki „Piorun" nie dobijał do burty „Błyskawicy", nie było żadnych pretensyj i nieporozumień pomiędzy załogami tych okrętów.

Rex nadzwyczaj mądry pies zyskał sobie ogólną sympatię i popularność wśród „piorunowców". Byli dumni z jego psiej urody, a on z kolei okazywał wielkie przywiązanie do polskich marynarzy. Przy zakotwiczaniu okrętu, w alarmie manewrowym Rex także zawsze brał udział. Wsparty na przednich łapach o górny pomost stał przy dowódcy i swymi mądrymi ślepiami pilnie obserwował ludzi, uwijających się na dziobie okrętu. Po skończonych manewrach schodził z pomostu razem z dowódcą. Czas spędzał przeważnie na pokładzie. Na morzu Rex czuł się pogromcą fal, biegł i szczekał do każdej fali, wdzierającej się na pokład, a gdy woda spływała Rex dumnie kroczył, sądząc chyba, że to on tego dokonał.

Gdy była zbiórka marynarzy na ląd, Rex przechadzał się przed frontem, jak gdyby pomagał of. dyżurnemu w dokonywaniu przeglądu. Pierwszy wskakiwał do motorówki i po dobiciu do molo wychodził na ląd. Tutaj zwykle odłączał się od marynarzy, bo nie lubił whisky i szukał widocznie przygód, których psia natura wymagała. Punktualnie kwadrans przed godziną dziesiątą wieczorem, zjawiał się w którymkolwiek z barów w Plymouth i od razu przychodził do polskiego marynarza, którego zawsze odróżniał, chociażby nawet ten marynarz był pomiędzy tysiącem Anglików w podobnych mundurach. Wraz z załogą wracał na okręt autobusem. Nigdy się nie spóźnił, tylko od czasu do czasu brał sobie „przepustkę" do rana „aby się wyszumieć".

„Błyskawiczanie" mieli swoją maskotę Betty. Nie było chyba zabawniejszego stworzenia, jak ten właśnie małpiszon!

Któżby przypuszczał, że duży Rex zakocha się w małym Betty (małpie płci męskiej) i poróżni załogi obu okrętów!

Stało się to, gdy pewnego dnia ORP. „Piorun" dobił do „Błyskawicy". Rex, gdy ujrzał Betty, nie mógł od niej oczu oderwać. Szczekał, przyglądał się małpie z różnych stron, która dzięki swej zręczności nigdy nie pozwoliła mu zbliżyć się do siebie. Rex nie odchodził od uwiązanej na sznurku, skaczącej po nadbudówkach małpy. Całymi dniami pozostawał na pokładzie „Błyskawicy", a gdy przed odkotwiczeniem przemocą zabrano go na ORP. „Piorun", potrafił jeszcze przeskoczyć z pokładu jednego okrętu na drugi już po odbiciu.

Załoga „Pioruna" czuła pewną urazę do „Błyskawicy" i wolałaby nie stawać przy burcie okrętu, który zabierał im Rexa.

Marynarze, żartując, wzajemnie „przygadywali" sobie na temat wyczynów bojowych, j... zatopienie „Bismarcka" i t. p., a winien temu był Rex i jego wielka miłość do Betty.

W. Hryciuk, chor.

— Jakto trzech? Dzwon sprząta trzech! — Mesa zawirowała mi przed oczyma. Pociemniało, później poczerwieniało, a gdy znów jaśniej zarysowała się postać siedzącego w fotelu porucznika, zacząłem gorączkowo i chaotycznie: że to nie ja, że ktoś inny teraz czyści dzwon. Porucznik przerwał mi już zdenerwowany:

— Wy nie czyścicie dzwonu? — Pojąłem tragikomizm mej dzwonniczej sławy, która tak przylgnęła do mnie. Zacząłem od początku, że „w związku ze zmianą przydziałów" itd. W końcu czepiłem się ostatniej deski ratunku: powiedziałem po prostu, dlaczego mi tak zależy na dzisiejszym wyjściu na ląd.

W przypływie wspaniałomyślności puścił mnie.

A w następnym tygodniu z radością powitałem rozkaz o przeniesieniu mnie wraz z grupą kolegów na inny okręt.

Pożegnałem się z wszystkimi i z okrętem. Tylko koledzy zauważyli, że należało się pożegnać z dzwonem.

— Obejdzie się!

Ale gdy już holownik odbijał, uśmiechnąłem się jakoś dziwnie, nie bez wzruszenia, do połyskującego wysoko nad dokiem dzwonu z napisem „BŁYSKAWICA" 1937.

D. R.

*) Zastępca d-cy okrętu.
**) W jęz. marynarskim uderzanie w dzwon.
***) Spardek —. pokład nadbudówki okrętu.

4 MIESIĄCE NA TRATWIE

W kwietniu 1947 r. sześciu młodych uczonych skandynawskich rozpoczęło ekstrawagancką podróż. Popłynęli drewnianą tratwą, długości 14 m. z Callao w Peru do archipelagu Tuamotu (wyspy polinezyjskie). Podróż ta trwała cztery miesiące, a celem jej było udowodnienie teorii jednego z jej uczestników, Thora Heyerdahla, że Polinezja została skolonizowana przez Peruwiańczyków przed 1500 l.

Liczni uczeni wykazali podobieństwa istniejące pomiędzy Peru a wyspami Pacyfiku. Słodki ziemniak i dynie były dwiema uprawianymi roślinami w obydwóch miejscach, gdy przybyli tam pierwsi Europejczycy. Nazwa polinezyjska dla słodkich ziemniaków jest „kumara", a tak samo określali je pierwotni mieszkańcy Peru, gdzie botanicy umiejscawiają ojczyznę tej rośliny. Języki miejscowe, zarówno w Polinezji jak i w Peru, cechuje duże podobieństwo. Świętym wodzem Peruwiańczyków z okresu przed-Inkowego był Kon-Tiki, Bóg twórczości. U Polinezyjczyków także Tiki jest główną postacią legendarną.

Chcąc zbadać możliwości podróży przy użyciu najprymitywniejszego środka, młodzi uczeni skandynawscy zbudowali tratwę, odpowiadającą tym, jakie kiedyś budowali pierwotni Peruwiańczycy. Tratwa ta, nazwana „Kon-Tiki" mierzyła 14 m długości i 6 m szerokości i składała się z 18 pni. Na „pokładzie" (jeżeli tak określić można powierzchnię tego „statku") umieszczono kabinę o dług. 4.50 m i szerokości 2,5 m, w której znalazły pomieszczenie instrumenty meteorologiczne, wyposażenie radiowe i ekwipunek załogi. Przed „kabiną" znajdował się żagiel o powierzchni 30 m². Załoga składała się z inicjatora tej podróży Thora Heyerdahla, dalej inż. mech. Hermana Watzingera, który zajmował się obserwacjami meteorologicznymi i hydrograficznymi, Erika Hesselberga, nawigatora i fotografa, Bengta Danielssona, „intendenta", oraz Forsteina Raaby i Knuta Hauglanda, radiooperatorów.

28 kwietnia holownik wyprowadził tratwę z portu Callao. Po wypłynięciu na otwarty ocean założono żagiel, na którym znajdowała się wymalowana głowa Kon-Tiki.

A oto krótkie sprawozdania, jakie załoga nadawała przez radio w trakcie rejsu.

13 maja W przeciągu dwóch tygodni popędził nas wiatr i prąd Humboldta przeszło 500 mil. Przez 5 dni i nocy staczaliśmy ciężką walkę z burzą, która dosięgła nas niedługo po zniknięciu na horyzoncie Andów. Jednak tratwa nasza okazała się wytrzymała i dawała sobie radę nawet z największymi falami. „Kabina" nasza jest sucha i przytulna. Spędzamy czas czytając i studiując. Różnorodność ryb dokoła nas jest niepojęta. Zdaje się, że płyniemy przez akwarium. Ryby latające, przyciągane światłem naszej lampy, wpadają nocą prosto do kabiny. Używając ich jako przynęty, możemy złapać w przeciągu 5 minut więcej ryb, aniżeli jesteśmy w stanie zjeść w przeciągu dwóch dni. 6 maja ukazał się na przeciw nas olbrzymi wieloryb. Podpłynął do nas na odległość dwóch metrów, po czym zanurzył się i przepłynął pod tratwą. Z ulgą spoglądaliśmy, jak zanurzał się coraz głębiej. 10 maja Watzinger podpłynął pod tratwę chcąc naprawić drobne uszkodzenie. Po pierwszym nurkowaniu usiadł na skraju tratwy spuszczając nogi do wody. Naraz ujrzeliśmy brązowego rekina zdążającego w jego kierunku.Heyerdahl wbił w grzbiet rekina harpun. Rozwinęła się gwałtowna walka, podczas której jeszcze jeden harpun powędrował w grzbiet rekina. Wreszcie rekin dał za wygraną i uciekł z harpunem, sterczącym w grzbiecie. Jednak Herman zdecydował się pozostawić naprawę tratwy na późniejszy okres.

27 maja Płyniemy już przez miesiąc na naszej tratwie i mamy 1100 mil poza sobą. Od chwili zniknięcia wybrzeża na horyzoncie nie spotkaliśmy żadnego statku. Wiatr wieje w kierunku płd.-wsch. i przy pomocy steru utrzymujemy łatwo nasz kurs.

Pierwotni Peruwiańczycy z rozmysłem budowali środkowy pokład z bambusu. Nawet spokojne fale zalewają główne belki. Jednak nigdy nie sięgają one wyżej aniżeli 30 — 40 cm powyżej tratwy. Większe fale, przy bardziej wzburzonym morzu uderzają z wielką siłą, lecz szybko znikają pomiędzy belkami, które pokryły się zupełnie powłoką drobnych muszelek i roślin morskich. Nocą drzwi od naszej kabiny pozostają niedomknięte, bowiem upał nocy tropikalnej jest nieznośny. Niedawno Forstein, który spał blisko okna przebudził się nagle, czując, że coś wędruje w pobliżu jego głowy. Watzinger pospieszył się i złapał rybę długości około 1 mtr. podobną raczej do węża z długimi, ostrymi zębami. Obudzony przez to zamieszanie Bengt Danielsson, któremu opowiedziano o tym, odpowiedział krótko „Taka ryba nie istnieje" i zasnął głęboko.

6 czerwca Podczas chmurnej nocy fosforescencja morza stwarza z ryb znajdujących się płytko pod powierzchnią pewnego rodzaju iluminatory. Większe ryby, będące w niezbyt wielkiej odległości od tratwy, stwarzają wrażenie jak gdyby olbrzymich stworzeń, bowiem ich niewyraźne w ciemności kształty, oraz błyszczące z powodu fluorescencji zarysy powiększają je znacznie.

7 czerwca Knut Haugland, który na skraju tratwy prał bieliznę, zobaczył dziwne stworzenie. Okazało się, że był to pewnego rodzaju rekin: jeden z gatunku największych i najzłośliwszych mieszkańców głębin morskich. Był on około 8 m długi, miał jak gdyby żabi pysk, szeroki na 1 m. Cielsko jego było brązowe, pokryte białymi plamkami. Ogon jego kończył się łapami, które wystawały ponad powierzchnię morza. Chcąc go zwabić uczepiliśmy na kilku hakach około 20 kg mięsa delfina. Gdy monstrum to zbliżyło się do tratwy, Herselberg wbił mu w kark ciężki harpun. Niestety, co było zresztą do przewidzenia, olbrzymi ten zwierz zerwał linę i znikł w głębinach.

Jesteśmy teraz najbardziej oddaleni od lądu, t. zn. mamy mniej więcej połowę trasy poza sobą. Coraz bardziej czujemy się na naszej tratwie jak w domu. W jasne, bezksiężycowe noce kilku z nas opuszcza tratwę na składaku gumowym, aby spojrzeć na naszą tratwę z daleka. Płynąc z jedną lampą, olbrzymim żaglem i znajdującą się na pokładzie „Kabiną", która jest raczej podobna do chaty murzyńskiej, tratwa nasza wygląda jak statek z jakiejś baśni. Przy trochę wzburzonym morzu i większej odległości pomiędzy tratwą i składakiem, załoga tego ostatniego traci nieraz tratwę z oczu. Wtedy wszyscy szybko staramy się wrócić na tratwę, która wydaje się nam najtrwalszym i najbezpieczniejszym miejscem na świecie.

Watzinger bada nowe typy wyposażeń ratowniczych i pomocniczych i nadaje meldunki meteorologiczne. Knut Haugland i Forstein balansują po maszcie przeprowadzając eksperymenty z nowymi antenami. Przy pomocy sześciu aparatów nadawczych udaje im się utrzymać kontakt ze wszystkimi częściami Stanów Zjednoczonych, Kanady, Panamy, Peru, Australii, Nowej Zelandii i Hawajów.

9 lipca Po 75 dniach żeglowania przepłynęliśmy 3.400 mil morskich. Mniej więcej po 500 dalszych powinniśmy osiągnąć pierwsze wyspy archipelagu. Chociaż jeszcze jest za wcześnie na wyciągnięcie wniosków z naszych osiągnięć, poczyniliśmy cały szereg interesujących spostrzeżeń. Uprzednio przygotowana podróż umożliwiła pierwotnym Peruwiańczykom zabranie do Polinezji wystarczającej ilości ziemniaków, jak i innego prowiantu. My mamy na tratwie takie ziemniaki, które znajdują się na pokładzie i są wystawione na działania atmosferyczne.

Przeszliśmy cały szereg silnych burz i tratwa nasza sprostała wszystkim zadaniom. Jak wiadomo, pierwotni mieszkańcy Płd.—Ameryki przewozili zapasy słodkiej wody w wydrążonych pniach bambusowych, których końce zatykano. Chociaż naszymi głównymi zbiornikami wody były bańki mieliśmy także około trzydzieści takich prymitywnych zbiorników na pokładzie, a raczej pod nim, gdyż mieściły się one pomiędzy wiązaniami belkowymi naszej tratwy. Okazało się, że ten sposób przewiezienia jest dobry, gdyż nie ogrzewa się ona zbytnio zachowując temperaturę wody morskiej. Oprócz tego można uzupełniać zapasy zebraną podczas podróży wodą deszczową. Prehistoryczne tratwy, które wypłynęły na połowy zbyt daleko od brzegu, musiały siłą rzeczy zostać uniesione przez prąd Humboldta i płynąć tą samą trasą co i my teraz. Śmierć głodowa nie groziła ich załogom, bowiem ryby latające same spadają na pokład a spod wiązań łatwo można wydobywać różne skorupiaki.

15 lipca W ciągu dziesięciu tygodni, które spędziliśmy dotychczas na oceanie, poczyniliśmy cały szereg interesujących badań. Jednym z najbardziej interesujących było zbadanie wartości odżywczej planktonu.

Jak wiadomo, plankton jest nazwą zbiorową dla miliar-

dów najdrobniejszych istot, zamieszkujących głębiny oceanów. Niektóre z nich można zobaczyć gołym okiem, lecz większość jest tak mała, że jedynie przy pomocy mikroskopu można je odróżnić.

Wszystkie ryby żywią się planktonem albo drobniejszymi rybami, które jedzą plankton. Zgodnie z poradą Dr. Aleksandra Bajkowa, byłego członka laboratorium lotnictwa St. Zj., wzięliśmy ze sobą specjalne sieci, kształtu stożkowatego, zawierające około 300 oczek na 1 cm kw. Najobfitsze nasze połowy dziennie obejmowały 3—6 kg najróżnorodniejszych drobnoustrojów, przy czym znajdowały się w tym zarówno larwy jak i jajka. Zależnie od przeważającej zawartości jednolitego gatunku stworzonek masa ta w dotyku sprawiała wrażenie pasty czy też kawioru. Dla czterech członków naszej załogi plankton był wielkim delikatesem. Inni nie uznawali żadnego pożywienia morskiego.

Dalej przekonaliśmy się, że zapas świeżej wody można znacznie zwiększyć przez dodanie wody morskiej. W ciągu upalnych dni, gdy organizm zużywał znacznie więcej soli aniżeli zazwyczaj, dodawaliśmy do wody do picia nawet 40% wody morskiej. Mieszanina ta gasi wyśmienicie pragnienie i nie jest nieznośna w smaku. Przypuszczamy, że obydwie powyższe próby mają duże znaczenie dla rozbitków. Wynika z nich, że mając do dyspozycji sieć planktonową i mały ewaporator do wody morskiej (którego wydajność można zwiększyć przez dodawanie do wody świeżej wody morskiej) uda się rozbitkom przez dłuższy czas zaspokoić głód i pragnienie.

30 lipca Wczesnym rankiem ujrzeliśmy ziemię. Była to wyspa Pukapuka jeden z najbardziej na wschód położonych atoli archipelagu Tuamoto. Silny wiatr uniemożliwił nam dotarcie do tej wysepki. Nasze orzechy kokosowe wypuszczają zielone liście, ostatni ziemniak i dynia czekają na zasadzenie w ziemię, gdyż chcemy pójść w ślady naszych prekursorów, którzy także resztę posiadanych zapasów zasadzali i tym samym przyczynili się do rozpowszechnienia południowo-amerykańskich roślin na wyspach Polinezyjskich.

3 sierpnia Bezpośrednio przed zachodem słońca udało się nam osiągnąć długą i wąską wyspę Amgatu. Wybrzeże zapełniło się Polinezyjczykami, którzy zbiegli się, aby podziwiać białych przybyszów. Dwóch z nich przypłynęło na łodzi do naszej tratwy i powitało nas serdecznie w swym języku. Byli to pierwsi ludzie, których zobaczyliśmy po 97-dniowej podróży i przebyciu 4100 km.

7 sierpnia „Kon-Tiki" znajduje się na wyspie Raroa, archipelagu Tuamotu. Załoga jest zdrowa. Oznacza to zakończenie — i sukces — naszej ekspedycji. Przy wjeździe do laguny (zatoki oddzielonej od otwartego morza pierścieniem skał koralowych) zdarzyło się nieszczęście, bowiem najechaliśmy na skałę podwodną i prawie rozbiliśmy tratwę. Ponieważ woda była dosyć płytka musieliśmy przebrnąć do brzegu i przenieść swój dobytek.

12 sierpnia Nasza mała wysepka o średnicy 150 m jest zamieszkana jedynie przez ptaki, kraby i jaszczurki. Pokrywa ją las palm kokosowych otoczony żółtą, koralową plażą. Zapas świeżej wody kończy się, jednak prawie każdej nocy pada deszcz, a oprócz tego mamy pod dostatkiem mleka z orzechów kokosowych. Różnego rodzaju ryby możemy łowić nad brzegiem morza. Żagiel służy nam za namiot.

18 sierpnia Ekspedycja nasza została odnaleziona przez Polinezyjczyków, którzy przewieźli nas łodziami na zaludnioną wyspę. Tratwę naszą tymczasem zostawiamy tutaj.

Powierzono naszej opiece sześcioletniego Polinezyjczyka, który przed kilku dniami zranił się ciężko w głowę. Przez radio nawiązaliśmy kontakt z lekarzem w Los Angeles, wg. którego wskazówek udało się nam wkrótce doprowadzić chłopca do normalnego stanu. Gubernator generalny Oceanii francuskiej przysłał po nas mały stateczek „Tamara". Udajemy się do Tahiti.

20 sierpnia Ostatniego wieczora nadano Thor Heyerdahlowi imię „Varoa Tikaroe". Odbyło się to podczas specjalnej ceremonii polinezyjskiej. Także inni członkowie załogi otrzymali imiona legendarnych postaci, które jakoby miały raz kiedyś przybyć na te wyspy jako pierwsze. Ci żeglarze byli następcami Mani Tiki Tiki, którzy przybyli tutaj z „kraju, w którym słońce wschodzi rano". Przed udaniem się do Tahiti pożeglowaliśmy do Rarota Ree skąd zabraliśmy naszą tratwę „Kon-Tiki". Nasza podróż skończyła się a Tahiti będzie pierwszym etapem powrotu do domu poprzez St. Zjedn. do Norwegii.



Tratwa „Kon-Tiki", na której uczeni skandynawscy odbyli pełną przygód podróż.

Historia wypraw polarnych

Od XVI w. do „Czeluskina“

(Ciąg dalszy z poprzedn. numeru)

Znakomity badacz polarny O. Szmidt w swoich pamiętnikach stwierdza, że uczeni radzieccy zupełnie odmiennie podeszli do zagadnień badań polarnych. Dla pomyślnego wyniku tych badań wykorzystano najnowsze zdobycze wiedzy i techniki.

Uczeni radzieccy działali nie pojedyńczo i sporadycznie, ale według z góry nakreślonego planu, stanowiącego cząstkę naukowych zagadnień państwowych.

Zawdzięczając twórczej pracy tych uczonych ziściły się marzenia Nodenskjölda i Nansena o uruchomieniu regularnej żeglugi północnowschodniej do ujścia rzek Obi i Jeniseju, celem umożliwienia wywozu drzewa i innych towarów z Syberii, najkrótszą drogą. Marzeń tych carska Rosja nie była w stanie zrealizować.

Zaledwie kilka lat minęło od daty Rewolucji Listopadowej, a już karawany statków przecinały wody morza Karskiego, zdążając w kierunku ujścia rzek syberyjskich. T. zw. „Karskie ekspedycje“ coraz bardziej przybierały na rozmiarach. Z czasem uczestniczyło w nich do 40 statków radzieckich i innych, prowadzonych przez lodołamacze do ujść Obi i Jeniseju.

Ekspedycje te pozwalały na wyszkolenie załóg radzieckich dla obsługi lodołamaczy i statków uczestniczących w rejsach polarnych. Do opanowania sztuki pływania wśród lodów przyczyniły się również połowy zwierząt morskich, którymi zajmowały się również i lodołamacze „Siedow“, „Sibiriakow“, „Małygin“ i „Rusanow“. Połowy te odbywały się wiosną każdego roku na morzu Białym. Połowy fok, wśród poruszających się ze znaczną szybkością lodów, nie należą do rzeczy łatwych i wymagają dużej umiejętności. Dla ułatwienia pracy uczestników ekspedycji postanowiono użyć samoloty. Światową sławą okryli się lotnicy radzieccy tacy, jak Babuszkin i Czuchnowski. Udowodnili oni jak owocną może być praca ekspedycji, względnie rybaków, przy współudziale samolotów. Samoloty wykonywały funkcje wywiadowcze, raportując załogom statków o skupieniu lodu i fok. Zdobyte w ten sposób doświadczenie pozwoliło na rozpoczęcie badań wśród bardziej oddalonych ku północy rejonów.

W ciągu 1928 r. resztki ekspedycji „Italia“, organizowanej przez gen. Nobile, były uratowane przez załogę lodołamacza „Krasin“. W akcji ratunkowej uczestniczyły również wspomniane wyżej statki „Małygin“ i „Siedow“. I wtedy dopiero okazało się po raz pierwszy, na jakim poziomie wyszkoleniowym znajduje się flota lodołamaczy.

Zagadnieniem badań polarnych zainteresowały się szerokie masy społeczeństwa radzieckiego. Imiona sławnych badaczy polarnych jakimi byli Samojłowicz, Bize i inni, jak i imiona lotników polarnych, stały się popularne nie tylko w kraju, ale i daleko za granicami ZSRR. W planie pracy pierwszej pięciolatki 1928—33 zagadnienie arktycznych badań było już uwzględnione.

Z 1929 r. datuje się okres systematycznej akcji floty lodołamaczy w Arktyce. Została utworzona Komisja Arktyczna, w której brali udział uczeni, marynarze, lotnicy. Znaczenie tej komisji było ogromne. Odtąd, po raz pierwszy w dziejach wypraw arktycznych, prace były prowadzone według z góry opracowanego planu, po raz pierwszy badania prowadzono jednocześnie na morzu, w powietrzu i na lądzie.

Poczynaniom tym sprzyjał fakt, że w rezultatach wypraw polarnych były zainteresowane czynniki państwowe, że wyprawy cechował niespotykany entuzjazm i patriotyzm. Rezultaty nie dały na siebie długo czekać. Po rozpoczęciu prac przez wspomnianą komisję badacze polarni całego świata, wśród nich tacy specjaliści od zagadnień arktycznych, jak Wilkins i Steansen musieli stwierdzić, że ZSRR przoduje na tym odcinku, a nauka radziecka robi ogromne postępy w tej dziedzinie. W tymże roku rząd radziecki postanowił zainstalować radiostację i wybudować obserwatorium astronomiczne na Ziemi Franciszka Józefa.

Dla zrealizowania tego postanowienia zorganizowano ekspedycję na lodołamaczu „Siedow“. Na czele ekspedycji stał O. Szmidt. Kapitanem lodołamacza był W. Woronin. W ekspedycji uczestniczyli profesorowie: Samojłowicz i Bize i wielu innych naukowców.

Oto, co mówił słynny badacz polarny i kierownik tej ekspedycji Otto Szmidt: „Dla mnie ta ekspedycja była chrztem bojowym“.

„Do tego czasu nie pływałem na wodach Arktyki. Jakkolwiek odkrycia geograficzne interesowały mnie od dawna, marzenia moje nigdy nie sięgały Arktyki. Gdy rząd wybrał mnie na kierownika wyprawy, widocznie kierował się moją umiejętnością w dziedzinie organizowania badań naukowych na terenie placówek moskiewskich. Być może na mój wybór wpłynęło to, że byłem wykwalifikowanym alpinistą i w 1928 r. uczestniczyłem w radziecko-niemieckiej ekspedycji na Pamir, w której kierowany przeze mnie oddział odkrył i zbadał największy lodowiec na świecie. Udając się na Ziemię Franciszka Józefa nie przypuszczałem, że tak gorąco polubię Arktykę, i że w przyszłości będę służył ojczyźnie na tej wspaniałej placówce“.

W końcu 1929 r. po przebiciu się przez lody, ekspedycja dotarła do Ziemi Franciszka Józefa. Po podniesieniu bandery radzieckiej na bezludnej wyspie, wybudowano pierwsze osie-

dle — radiostację w zatoce Cichej. Ale praca ekspedycji nie ograniczyła się tylko do wybudowania stacji. Uczestnicy ekspedycji przecięli archipelag Ziemi Franciszka Józefa i doszli do 82° 14' szerokości północnej, bijąc w ten sposób rekord w pływaniu północnym na półkuli europejsko - azjatyckiej. Podczas tej ekspedycji zrobiono pomiary głębokości i analizy chemiczne wody. Równie bogate były rezultaty badań geologicznych i biologicznych.



Rezultaty tej ekspedycji posłużyły za wzór dla późniejszych. Odtąd rok rocznie lodołamacze młodego państwa radzieckiego coraz dalej przedzierały się na wschód, budując na przebytej trasie nowe radiostacje, połączone z obserwatorium o charakterze naukowym.

W tym samym roku lodołamacz „Litke" podszedł do wyspy Wrangla od wschodu i wysadził na ląd nowych „polarników", zabierając na pokład osiedlonych tam przed trzema laty badaczy polarnych pod kierownictwem G. Uszakowa.

W 1930 r. Szmidt kieruje ekspedycją, która odwiedza Ziemię Franciszka Józefa, po czym udaje się do Ziemi Północnej, przepływając po raz pierwszy wody morza Karskiego. Po drodze odkrywa szereg wysp, jedną z nich ekspedycja nazywa imieniem profesora Bize. Na Ziemi Północnej zostaje Uszakow z 3-ma kolegami, którzy pomagają mu poznać dokładnie w ciągu 2-ch lat archipelag „Przylądka Północnego" i utrwalić na mapie dokładne dane. W 1932 r. wybudowano stację polarną na północnym krańcu „Nowej Ziemi". A w 1932 roku powstaje stacja na półwyspie „Czeluskin".

Wspominamy o powstaniu meteorologicznych i radiowych stacji polarnych. Jaki jest zakres ich działania?

Na stacjach regularnie notują zmiany pogody, informując o nich Centralne Biuro Pogody w Moskwie. Jak wykazują badania naukowców, dane o pogodzie na Północy pozwalają na przepowiednie pogody na czas dłuższy dla całego obszaru ZSRR. Ponadto pracownicy stacji polarnych badają wody otaczającego ich morza, zajmują się badaniami geologicznymi. Określają możliwości połowów ryb i zwierząt morskich, oraz zbierają dane o faunie wyspy. Pracownikom tych stacyj zawdzięczamy również szereg prac naukowych, dla opracowania których sprzyjają panujące tu warunki atmosferyczne. Tematami tych prac są zagadnienia radioaktywności słonecznej, elektryczności atmosferycznej i t. p. Wyjątkowe znaczenie mają te stacje dla okrętów pływających w Arktydzie. Nie tylko informują one o stanie pogody i rozmieszczeniu lodów, ale ułatwiają utrzymywanie kontaktu radiowego z lądem. Radiostacje mają do swojej dyspozycji samoloty, które nieustannie śledzą ruch lodów. Ma to nie tylko na celu ostrzeganie statków, ale i opracowanie kierunku ich corocznego poruszania się.

Już w końcu 1932 r. ilość tych stacji dochodzi do 22 a kilkuset polarników z dala od rodzin, na samotnych bezludnych wyspach pełni codzienną, pełną poświecenia, patriotyzmu i samozaparcia służbę w imię dobra ojczyzny i nauki.

Jak wielkie znaczenie ZSRR przypisywał tym zagadnieniom świadczy fakt założenia w Leningradzie specjalnej instytucji pod nazwą „Instytut Arktyczny". W roku 1930 dyrektorem tego Instytutu został akademik R. Ł. Samoiłowicz. A już w roku 1932 podporządkowano ten instytut w charakterze sztabu naukowego nowej, jeszcze większej instytucji — „Głównemu Zarządowi Północnej Drogi Morskiej", którego dyrektorem został sławny już wtedy prof. O. Szmidt.

Inż. R. Glauberman.

(d. c. n.)

Kronika Ligi Morskiej

KOŁA SZKOLNE LIGI MORSKIEJ O SOBIE

Redakcja „Młodzieży Morskiej" wprowadza na łamach swego pisma stałą rubrykę „Koła Szkolne L. M. o sobie", w której zamieszczać będzie sprawozdania z prac i osiągnięć poszczególnych Kół. Ma ona na celu rejestrowanie faktów, dzielenie się doświadczeniem z Kołami, które dopiero powstały, albo też nie umiały dotąd zorganizować swej pracy. We wspomnianej rubryce będą również zamieszczane uwagi Wydziału Wychowania Morskiego, dotyczące sprawozdań.

SPRAWOZDANIE ZA ROK 1947 Z DZIAŁALNOŚCI SZKOLNEGO KOŁA LIGI MORSKIEJ PRZY PAŃSTWOWYM GIMNAZJUM I LICEUM OGÓLNO-KSZTAŁCĄCYM W EŁKU

Koło powstałe w r. 1946 rozwija się pomyślnie. W pierwszej połowie 1947 r. liczyło 80 członków. W maju zorganizowało wycieczkę nad morze. Wycieczka trwała 6 dni. Zwiedziliśmy Gdańsk, Oliwę, Sopot i Gdynię. W Gdyni byliśmy najdłużej. Dokładnie zwiedziliśmy port od strony morza i od strony nabrzeża. Wycieczka zostawiła niezatarte wrażenie. W tygodniu „Święta Morza" Koło urządziło akademię o znaczeniu morza dla Polski, połączoną z przedstawieniem „Szumi Bałtyk" i „Noc Świętojańska". Po wakacjach, w październiku, odbyło się Walne Zebranie, na którym wybrano nowy Zarząd i rozplanowano pracę roczną. W celu wydajniejszej pracy wyłoniono sekcje: krajoznawczą, morską i rozrywkową, które pracują w świetlicy.

Świetlicy specjalnej nie mamy. Zbieramy się co tydzień w sali szkolnej i tu omawiamy sprawy morza. Świetlicę prowadzą sekcje: morska i krajoznawcza na zmianę, a rozrywkowa co tydzień przygotowuje nam miłe niespodzianki.

Na świetlicach przygotowano następujące referaty: „Towarzystwo Krajoznawcze i jego znaczenie", „O jeziorach Pomorskich", „Jak powstała Liga Morska", „O Lidze Morskiej obecnej i jej działalności na podstawie statutu". Napisano również list do Państwowego Gimnazjum i Liceum w Rybnikach i odczytano odpowiedź.

Do dnia 30.XII. Koło liczyło 70 członków. Każdy z członków uprawia sporty, jak: saneczkowanie, łyżwy. Wielu umie pływać, niektórzy wiosłować, jeden skończył kurs żeglarski przy „Yacht Klubie Polski" w Ełku i jeden — letni morski kurs przygotowawczy. Koło ma zamiar wziąć udział w „Święcie Morza". Wzięło też udział w urządzaniu choinki szkolnej. Opiekunką Koła jest ob. K. Kossecka, prezeską Koła ob. L. Wasilewska. Koło nie posiada pieczęci, członkowie nie posiadają legitymacji. Koło rozpoczęło starania w tym kierunku. Wysłano pismo do Okręgu z prośbą o przysłanie blankietu rejestracyjnego, w początkach grudnia. Odpowiedzi na to pismo, ani blankietu nie otrzymało. Wobec powyższego nie może starać się o pieczęć i legitymacje członkowskie.

Ełk, dn. 25. I. 1948 r.

Korespondent:

ob. Zofia Siewrukówna.

Jak wynika ze sprawozdania, Koło pracuje wydajnie. Nie wiemy jednak, jaki jest liczebny wzrost Koła od chwili jego założenia, ani jakie są powody zmniejszenia liczby członków. Nie znaczy to, że zależy nam na wydatnym powiększeniu ilości członków. Zależy nam raczej na ich wartości. Bo większą i bardziej efektywną pracę wykona dziesięciu prawdziwych działaczy, aniżeli 100 członków obojętnych sprawie. Tym niemniej wzrost organizacji i wykonana praca są dowodem jej żywotności.

Organizowanie wycieczek nad morze, oraz wygłaszanie odczytów jest wyraźną zasługą Waszego Koła. Nawiązywanie kontaktu z innymi Kołami, jak to zresztą uczyniliście — jest bardzo pożądane. Należy pomyśleć o modelarstwie i żeglarstwie. Zagadnienia te są bardzo aktualne i zasadnicze. Warunki ku temu macie. Pamiętajcie, że sporty wodne są niemniej atrakcyjne i przyjemne, aniżeli saneczkowanie i łyżwy.

Na przygotowanie do „Święta Morza" już czas. W sprawie pieczęci i legitymacji Wydział Wychowania Morskiego przesłał pismo do Okręgu.

Wierzymy, że rok 1948 będzie rokiem jeszcze większego rozwoju Waszego Koła. Powodzenia w pracy. (R. G.)

GOŚCIE Z CZECHOSŁOWACJI

Naszym miłym Gościom z Brna, Państwu Matelom, uczestnikom Ośrodka Ligi Morskiej w Giżycku, którzy latem ub. r. poznali piękno jezior mazurskich — dziękujemy serdecznie za pamięć, zaproszenie do Czechosłowacji i bardzo ładne zdjęcie z naszego Ośrodka.—

OBWÓD LIGI MORSKIEJ W NOWYM SĄCZU

Obwód Ligi Morskiej zdając sobie sprawę, jak ważną jest praca wśród młodzieży szkolnej, czyni wszystko, aby w każdej szkole istniało Koło Szkolne Ligi Morskiej.

Akcją tą zostały objęte szkoły: powszechne, średnie, rolnicze i zawodowe. Po przeprowadzeniu akcji, która dobiega już końca, w kołach szkolnych Obwodu znajdzie się ca 25.000 młodzieży. Zadanie to, jak informuje prezes Obwodu, ob. Erlich, uważane jest przez Zarząd za naczelne w całokształcie pracy organizacyjnej. Wydatną pomoc w tej pracy okazuje inspektor szkolny ob. Jasiński, któremu Zarząd tą drogą składa podziękowanie.

Nowe Koło Szkolne w Świerzawie, na Dolnym Śląsku.

Przy Państw. Gimnazjum Handlowym w Świerzawie, pow. Złotoryja na Dolnym Śląsku, powstało Koło Szkolne Ligi Morskiej. Opiekunką Koła jest ob. M. Tyszkowska.

Serdecznie pozdrawiamy naszych Nowych Ligowców i życzymy powodzenia w pracy.

Z życia Koła Szkolnego w Nakle n/N.

Koło Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum i Liceum im. B. Krzywoustego założono w styczniu 1947 r. Opiekunem Koła jest mgr Bernard Milewski. W skład Zarządu wchodzą: przewodniczący: — Groszek Zbigniew, sekretarz: — Kowalska Helena, skarbnik: — Codrow Edmund, oraz Wanda Lech, Szafranek Bogumił, Matysław Roman. —

Stan Koła na dzień 1 stycznia 1948 r. wynosi 72 uczni. Od chwili założenia wzrosło dwukrotnie. Koło prenumeruje „Młodzież Morską". W kole istnieją trzy sekcje: 1) filatelistyczna, 2) języka esperanto, 3) szachowa. W stadium organizacji znajduje się sekcja korespondencyjna i referatowo — odczytowa. Aktywność Koła bardzo wzrosła. Utrudnia pracę brak świetlicy i instruktora żeglarstwa. Praca sekcji filatelistycznej zaznajamia członków z systematyką zbierania znaczków i zasadami filatelistyki. W tym celu organizowano specjalne pogadanki. Sekcja esperanto prowadzi kurs tego języka, pod kierownictwem mgr Bernarda Milewskiego. Na kurs uczęszcza 28 osób. Sekcja szachowa przeprowadza rozgrywki między członkami i uczy zasad gry. Sekcja referatowo — odczytowa wygłosiła kilka odczytów o tematyce: „Przeszłość Polski nad morzem". — „Ziemie Odzyskane", — „Drang nach Osten", — „Przyszłość Polski na morzu", i t. p.

W najbliższym czasie wszyscy członkowie będą mieli legitymacje, — 7 członków koła nosi odznaki ligowe, — 2 członków Koła: Codrow Edmunt i Groszyk Zbigniew, ukończyli kurs korespondencyjny P. C. W. M. Członkowie Koła założyli własną bibliotekę, którą prowadzi Broniewicz Tadeusz.

Jak widzimy, Koło pracuje aktywnie. Musimy zwrócić uwagę na zaniedbanie tak ważnych spraw jak modelarstwo, żeglarstwo i sporty wodne. Nie trzeba Wam chyba przypominać, że jesteście Kołem Ligi Morskiej. Nie wystarczającym jest wygłaszanie prelekcyj, które wprawdzie są bardzo ważne, ale nie wyczerpują całokształtu zagadnienia. Wierzymy, że przy Waszej umiejętności organizowania pracy usterki te będą usunięte w roku 1948. Życzymy powodzenia.

NASI CZYTELNICY PISZĄ

Kurpiela Grzegorz — Biała Krakowska

Pod wpływem „Życzeń", zamieszczonych w grudniowym numerze „Młodzieży Morskiej" moja choinka wyglądała imponująco. Na gałązkach wisiały modele, kod flagowy i wycinanki załączone do grudniowego numeru „Młodzieży Morskiej". Na linę zamiast łańcucha, niestety rodzice nie pozwolili. Jaka szkoda!.

Pływające lotniska

(Dokończenie ze str. 10-ej)

mem są wyciągi samolotowe, wydobywające maszyny z wnętrza hal hangarowych na pokład. Zagadnienie to było jednym z najtrudniejszych do rozwiązania, gdyż wyciąg (platforma w kształcie czworokąta lub litery T) zapadając się, tworzy w pokładzie otwór uniemożliwiający lądowanie i start, dalej zmusza z powodu swych ograniczonych rozmiarów do stosowania samolotów ze składanymi skrzydłami i do każdorazowego ich składania i rozkładania; oprócz tego wymaga całego systemu samopodnoszących się barier i zasłon zapobiegających (przy opuszczonym wyciągu) upadkowi z pokładu w głąb hali. Wyciąg stanowiąc w stanie spoczynku część pokładu, musi być wykonany tak mocno, aby mógł na równi z pokładem unieść ciężar lądujących maszyn, przy tym wszystkim nie może ani wystawać nad pokład, ani zabierać swą konstrukcją zbyt wiele miejsca, ani wreszcie być zbyt ciężkim. Problem wyciągów poszczególne marynarki rozwiązywały rozmaicie, przeważnie drogą kompromisów. Wdawanie się w szczegóły zajęłoby zbyt wiele miejsca, w każdym bądź razie rozwiązania wszechstronnie zadawalającego nie znaleziono. Z tego też powodu stosuje się jedynie 2-3 wyciągi, co wpływa hamująco na szybkość akcji. Dalsza kwestia umieszczenia komina, wieży bojowej, artylerii etc., rozstrzygnięta została na korzyść systemu zgrupowania tych elementów na skraju pokładu (przeważnie prawym) w rodzaju wyspy. Typ lotniskowców gładkopokładowych (ang. „Furious", „Argus", lotniskowce japońskie) został zupełnie zarzucony; ponieważ odprowadzanie spalin przez kominy poziome umieszczone z tyłu lub z boku poniżej pokładu tworzyło wiry powietrzne, utrudniające start i lądowanie, oraz zabierało zbyt wiele cennego miejsca wewnątrz kadłuba, umieszczenie wieży bojowej nastręczało również przy tym typie liczne trudności. Typ lotniskowca „wyspowego" usuwa te komplikacje i stosowany jest nadal niemal powszechnie.

Jan Piwowoński.

FUNDUSZ STYPENDIALNY
DLA STUDIUJĄCYCH ZAGADNIENIA MORSKIE

Przy Ministerstwie Żeglugi powołana została Rada Funduszu Stypendialnego, mająca za zadanie gromadzenie środków pieniężnych, przyznawanie stypendiów dla młodzieży szkół średnich i uczelni wyższych, pragnącej poświęcić się zawodom morskim.

Na Fundusz Stypendialny obok stałych dotacji z budżetu Ministerstwa Żeglugi składają się wkłady instytucji zainteresowanych szkoleniem fachowców morskich. W bieżącym roku akademickim zadeklarowały swój udział następujące instytucje i przedsiębiorstwa: „GAMA" Gdyńska Agencja Morska Asekuracyjna, „ARKA" Towarzystwo dla Połowów Morskich i Handlu Zagranicznego, „BALSPED" Bałtycka Spółka dla Międzynarodowego Transportu, „GAL" Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A., „BALTICA" Bałtycka Agencja Morska, „ŁAWICA" Rybołówstwo Dalekomorskie i Żegluga S-ka z. o. o., „DALMOR" Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich. Morski Instytut Rybacki oraz C. Hartwig — Międzynarodowi Ekspedytorzy.

W bież. roku akademickim udzielono stypendiów na ogólną sumę 168.000.— zł miesięcznie, a mianowicie:

14 stypendiów á zł. 6.000.—
20 „ „ „ 3.000.—
16 „ „ „ 1.500.—

Zróżniczkowanie wynikło z założenia, że w I połowie studiów wypłaca się studentom 3.000.— zł miesięcznie; zaś w II połowie z uwagi na bezwzględną konieczność oddania się wyłącznie nauce — 6.000.— zł. Stypendia á 1.500. —zł miesięcznie wypłacane są młodzieży uczącej się w Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego. Akcja stypendialna objęła szereg uczelni na Wybrzeżu i w głębi kraju, a mianowicie: Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego, Wydział Budownictwa Okrętowego Politechniki Gdańskiej, Szkoła Inżynierska w Szczecinie, Wydziały Politechniczne Akademii Górniczej w Krakowie, Politechnika Warszawska, Politechnika Śląska — Gliwice, Akademia Handlowa w Krakowie, Akademia Nauk Politycznych — Warszawa, Szkoła Główna Handlowa — Warszawa, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego — Warszawa, Uniwersytet Jagielloński, Uniwersytet Poznański.

Rada Funduszu Stypendialnego zamierza udzielić stypendiów na wyjazdy zagraniczne dla naukowców studiujących i opracowujących zagadnienia morskie. Dużą pomoc w tym względzie uzyskała Rada Funduszu Stypendialnego od Prezesa Rady Ministrów, który udzielił subwencji w wysokości 240.000.— zł.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów należy pisać p/a Warszawa. Widok 10. W-09942

Wśród nowych książek



„Dannemora" — Antoni Kawczyński
Wydawn. Zachodnie, Poznań 1948.

Sylwetka okrętu na okładce nowo-ukazującej się za witrynami książki zdaje się być najbardziej skuteczną „kasowo" przynętą na kupującego książki czytelnika. Dość wejść do większej księgarni i pod byle pretekstem przeglądania jakiegoś wydawnictwa zabawić się przez dziesięć minut w obserwację klientów i ich zainteresowań. Pośród tych, którzy przegląd książek rozpoczynają od książki z winietką i tytułem morskim, przeważa oczywiście młodzież.

Pierwszy po wojnie wystąpił z książką Pertek, ozdabiając i podkreślając swoje „Wielkie dni małej floty" winetką okładkową, przedstawiającą okręt; dziś ma on już kilkunastu bodaj naśladowców. Często sylwetki okrętów „rozmalowanych" na okładkach prawdziwie lub pseudo-morskich powieści, noszą przedziwną gamę elementów — klasycznego laicyzmu i ignorancji ich rysowników, jak np. okładka „Wiernego okrętu" J. Bartosika, dająca się określić słowem „tyfus", lub „jak mały Kazio wyobraża sobie okręt?"

Szata zewnętrzna „Dannemory" Antoniego Kawczyńskiego jest dużo lepsza, czego bynajmniej nie możemy powiedzieć o zawartości książki. Szczęśliwie składa się, że wraz z „Dannemorą" nawigujemy zaledwie na kilku stronicach. Są to jednak strony pierwsze, nie wzbudzające w nas zaufania do statku, który posługuje się busolą miast kompasem, jak to czynią wszystkie inne okręty świata i który nie może odebrać sygnałów, wysyłanych mu z niespotykaną mocą aż całych kilowatów, wreszcie wywiesza (on sam, czy jego tylny matelot*)... „żółty proporczyk". Otóż między „flagą" a „proporczykiem" w sygnalizacji jest zasadnicza różnica, a ponadto flaga „G" — bo o taką tutaj chodzi — jest akurat tak żółta, jak i granatowa. Fifty-fifty, pół na pół, w sześciu pionowych pasach.

Po szczęśliwie krótkim nawigowaniu od Rozewia do Gdyni statek nasz poprawnie już cumuje do nabrzeża i ku naszemu zadowoleniu okazuje się, że autor na życiu i manipulacjach portowych zna się lepiej, aniżeli na samym statku i jego żegludze. Perypetie maklersko - spedytorskie, przeżycia w knajpie portowej, zachowanie się i spędzanie czasu przeciętnych marynarzy handlowych statków, są oddane ze znajomością rzeczy. Potoczny i szkicowy styl przy przyjemnie i życiowo skleconej fabule opowieści, czyni z niej na ogół dodatnią całość, nadającą się raczej jako lekka lektura do wypełnienia wolnego czasu w podróży.

Ujmujące i bliskie nam, ludziom Wybrzeża, są, potraktowane mimochodem spojrzenia na Gdynię w specjalnie wybranych, charakterystycznych dla niej, partiach. Dla najstarszych mieszkańców tego miasta, powstałego z rybackiej wioseczki, jest to bodaj najwartościowszy motyw opowieści.

NAUTA.

---

*) Matelot — Okręt idący w śladzie torowym poprzednika.

HUMOR



— Mam dla ciebie smutną nowinę: Jasio potłukł twoje okulary...

Szachy

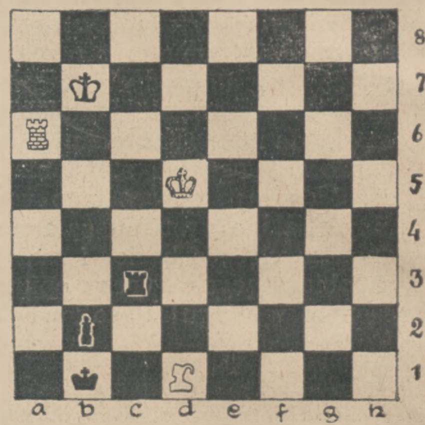
(Redaguje H. Malinowski)

Rozwiązanie zadania Nr. 1

z poprzedniego n-ru „Młodzieży Morskiej".

1. S a8 — g2 i mat za drugim posunięciem.

Zadanie nr. 2



(V. Kijonka-Praha)

Białe: Kb 7, Hd 5, Wa 6, Gd1 (4)
Czarne: Kb 1, Wc 3, p. b 2 (3)

Za prawidłowe rozwiązanie tego zadania zaliczamy 5 punktów.

Termin nadsyłania odpowiedzi mija 15 marca b. r. Odpowiedzi nadsyłać pod adresem: Red. „Młodzieży Morskiej", oddział w Gdyni, św. Piotra 12.

KRONIKA WYBRZEŻA

DRUŻYNOWY TURNIEJ MAR. WOJ.

15. 2. w decydującym meczu Kadra—Komenda Portu Woj. zwyciężyła Kadra 8 : 0, zdobywając 1-sze miejsce i tytuł mistrza Mar. Woj. (27 pkt.). Vice-mistrzem została drużyna Dyonu Ścigaczy (26 pkt.). III miejsce — drużyna Sztabu Mar. Woj. (24 i pół pkt.). IV — druż. Of. Szkoły Mar. Woj. (22 i pół pkt.). Ogółem w rozgrywkach wzięło udział 36 zawodników.

W dniach 1—2 lutego reprezentacja Gdańska rozegrała mecz szachowy z Pomorzem w Bydgoszczy, przegrywając po wyrównanej walce 5:3. Punkty dla Gdańska zdobyli inż. Imieniński i Mnichowicz, zremisowali — Prusak i Roszkowski.

W Tczewie odbył się mecz szachowy między YMCA Gdańsk a reprezentacją tego miasta. Wygrali Gdańszczanie 4:2.

KRONIKA ZAGRANICZNA

W Belgradzie zakończył się turniej o mistrzostwo Jugosławii. Pierwsze i drugie miejsce podzielili Gligoryc i Tryfunowicz. Słynny szachista, wielokrotny mistrz Jugosławii dr. Vidmar, osiągnął 5 miejsce.